

LE RÉGIME JURIDIQUE DU PÉTROLE EN FRANCE

L'Office National des Combustibles Liquides

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue le 23 mai 1934, à 14 h.

PAR

H. Gregory THOMAS

Président : A. MESTRE, Professeur

Suffragants { MM. J. LAFFERRIÈRE, } *Professeurs*
 { G. SCHELLE. }

LIBRAIRIE

DU

RECUEIL SIREY

(SOCIÉTÉ ANONYME)

22, Rue Soufflot, PARIS (V^e)

1934



Digitized by the Internet Archive
in 2026

LE RÉGIME JURIDIQUE
DU
PÉTROLE EN FRANCE

L'Office National des Combustibles Liquides

La Faculté n'entend ni approuver, ni désapprouver les opinions émises dans les thèses; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

LE RÉGIME JURIDIQUE DU PÉTROLE EN FRANCE

L'Office National des Combustibles Liquides

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue le 23 mai 1934, à 14 h.

PAR

H. Gregory THOMAS

Président : A. MESTRE, Professeur

Suffragants { MM. J. LAFFERRIÈRE, } *Professeurs*
 { G. SCHELLE. }

LIBRAIRIE

DU

RECUEIL SIREY

(SOCIÉTÉ ANONYME)

22, Rue Soufflot, PARIS (V°)

1934



INTRODUCTION

1. Considérations historiques générales sur l'étatisme économique.

Sir John Stuart Mill pouvait écrire en 1848 au sujet de l'action économique de l'Etat qu'« une des questions les plus discutées de notre temps soit dans la science, soit dans la pratique, est celle des limites qu'il convient de donner aux attributions et à l'action du Gouvernement ». Avec combien plus d'intensité se pose cette question de nos jours !

Nous vivons à une époque où les diverses manifestations de capitalisme et du socialisme d'Etat nous entourent et risquent de faire disparaître du monde toutes les doctrines libérales des économistes du siècle précédent. Que ce soit le fascisme ou le national socialisme qui s'en rapproche, ou le communisme autoritaire du célèbre plan quinquennal, la Piatiletka de l'U. R. S. S. ou encore le « government in business », la N. R. A. du président Roosevelt, tous ces grands

mouvements menacent ce qui reste à l'industrie et au commerce de libre action, de libre production et de libre échange. La grande idée politique de la nécessité pour l'Etat d'une action autoritaire pendant la guerre s'est portée sur le terrain économique aujourd'hui. Pour défendre le pays contre la crise industrielle, contre les attaques commerciales de son marché par la production étrangère il a été jugé nécessaire partout de concentrer sous le contrôle de l'Etat, en vue d'une politique économique commune toutes les forces productives du pays.

Nous vivons donc depuis la guerre sous le régime d'un interventionnisme très poussé. La crise et la dépression mondiale sont survenues sous les excès de ce régime et sont dues à la fois aux excès de nationalisme dans les échanges internationaux d'une part et à l'intervention hésitante et la mauvaise organisation par l'Etat de cette concurrence. L'interventionnisme économique de l'Etat a été mal dirigé ; avant de s'opposer à l'étranger, mieux vaudrait étudier, coordonner et concentrer la production nationale. La tendance actuelle consiste à attribuer les maux dont nous souffrons aux théories interventionnistes. Il serait plus logique de s'attaquer non pas à cette théorie mais plutôt à certaines formes de son application sur le terrain international et là nous trouverons plus facilement l'origine de nos malheurs.

La création des Offices Nationaux est une forme type de l'interventionnisme de l'Etat depuis la guerre. Si cet étatisme industriel a eu sa vogue, la réaction se fait voir déjà dans de nombreux et récents textes législatifs. Il est temps de sauver des excès d'une réaction excessive ce que le mouvement interventionniste nous a apporté d'utile et de nécessaire.

Parmi les nombreux Offices créés ces dernières années, il y en a certes qui ne répondent à aucun besoin essentiel de la vie économique ou sociale du pays, il y en a dont les résultats financiers ne constituent que des charges au budget et dont la suppression, par mesure d'économie, ne saurait tarder, mais il y en a d'autres qui, par leur activité inlassable et par la sage perspicacité de leur direction, ont à la fois bien mérité de la nation et de l'industrie qu'ils servent : tel est l'Office National des Combustibles Liquides à l'étude duquel nous consacrons une partie importante de notre ouvrage.

Jusqu'en 1848, à l'exception des tentatives de réaction étatique sous l'empire, le régime et la doctrine de l'économie libérale s'étendent comme les autres doctrines de la révolution française sur le monde entier. Le libéralisme, qui n'est que la manifestation idéale de l'individualisme, semble avoir trouvé en France un terrain de prédestination. Mais les excès

du régime du « *laissez faire* », empêchant tout progrès d'ordre social et toutes améliorations dans les conditions du travail, poussèrent la classe ouvrière à la révolte. Les souffrances et les malheurs des travailleurs devinrent si aigus que la politique du « nihilisme économique » allait nécessairement vers l'échec. Ce fut la révolution de 1848.

Depuis 1840 les idées socialistes se précisaient avec force dans les écrits de Louis Blanc, de Cabet, de Constantin Pecqueur et de Proudhon¹. Karl Marx installé à Londres à cette époque devait, après le coup d'Etat du 2 décembre, recevoir les épaves de la révolution socialiste de 1848. Mais la grande idée de l'intervention étatique sortie à la fois des théoriciens de 1840, des réformes politiques telles que l'extension du régime parlementaire et de l'institution du suffrage universel, ainsi que de cette philosophie religieuse qui voyait dans l'union humanitaire de l'Eglise et de l'Etat la mission de protection et d'éducation morale et physique de la classe pauvre et opprimée des ouvriers, devait constituer la base de la vie économique de notre temps.

1. Louis Blanc pour exposer sa théorie du droit au travail avait écrit en 1839 un ouvrage *l'organisation du travail*, dont l'influence sur la Révolution de 1848 a été très grande.

Cabet, *Voyage en Acadie*, 1840.

Constantin Pecqueur, *Théorie Nouvelle d'Economie sociale ou politique*, en 1842.

Les théories mutualistes de Proudhon, dès 1840 dans son ouvrage célèbre *Qu'est-ce que la propriété ?*

En effet, si l'intervention directe de l'Etat n'est pas encore la règle générale, nous avons vu l'extension rapide du contrôle étatique indirect. Avant la guerre de 1870, les tabacs, les poudres et salpêtres, les P.T.T., l'imprimerie nationale, sont déjà exploités en monopole. L'organisation des communications est surveillée étroitement et en 1878 apparaît le premier réseau des chemins de fer de l'Etat. En 1882, gérés en budget annexe, ils constituent le premier budget industriel de la France.

Les régies municipales en Angleterre où Manchester fabriquait le gaz nécessaire pour ses industries ainsi que le socialisme d'Etat en Allemagne, en Scandinavie et en Europe Centrale, étaient à la fin du XIX^e siècle autant de négations de l'économie libérale qui prédominait encore pourtant jusqu'au lendemain de la Grande Guerre.

2. Interventionnisme ; les Offices.

Poussés par les nécessités primordiales de la défense nationale pendant la guerre de 1914 à 1918 et surtout depuis 1916, les pouvoirs publics se virent obligés de prendre en main toutes les industries essentielles du pays. Il est évident que les tâtonnements de la politique industrielle à cette époque ont été parfois pénibles ; les rapports de la Commission par-

lementaire qui en 1925 remplaça au Ministère de la Guerre la commission des achats, sont pleins de renseignements sur la façon malencontreuse dont l'Etat a exercé sa gestion industrielle et commerciale¹, mais n'oublions pas que la guerre sévissait et que la préoccupation dominante en ce moment difficile fut l'obtention du maximum de produits dans le minimum de temps.

Si nous ne pouvons nier l'exactitude du jugement sévère de M. Hugon², l'auteur d'une étude remarquable sur cette question, lorsqu'il écrit : « Achetant cher, fabriquant mal, vendant à bas prix, les pertes de l'Etat ont été énormes », nous pensons que l'excuse se trouve dans les conditions exceptionnelles de la période de la guerre et peut être surtout dans le fait que l'Etat qui venait de vivre un siècle de libéralisme économique, manquait complètement de l'expérience nécessaire qui lui aurait permis d'exercer instantanément avec compétence son intervention industrielle et commerciale.

La période qui a suivi la grande guerre a vu la lutte acharnée des libéraux et des intérêts capitalistes contre l'étatisation croissante des forces productives.

1. Rapport Milan, 1916 ; Rapport Flandin sur les marchés de l'Aéronautique ; Rapport Dupuis du 20 décembre 1920 sur l'affaire des fraudes de l'Usine Delage ; Rapport Perchot sur les achats de munitions, etc.

2. Hugon, *op. cit.*, p. 33.

Les théoriciens socialistes ou étatistes qui préconisent le régime monopolisateur sont encore loin de gagner la victoire définitive, mais il y a certains phénomènes qui ne manquent pas d'attirer notre attention sur la poussée interventionniste de ces dernières années. L'abandon de l'unité budgétaire par exemple dans la création de nombreux budgets annexes hors du contrôle parlementaire.

Les partisans de l'interventionnisme étatique voient dans cette activité nouvelle de l'Etat non seulement comme avant la grande guerre l'occasion de servir le public, mais aussi et ceci est très important dans les années de déficit, la chance d'apporter des bénéfices au trésor.

Nous ne pensons pas qu'il y ait lieu de revenir à l'anarchie libérale économique d'autrefois surtout devant la menace que comporte pour l'économie nationale l'étatisme exagéré de certains de nos voisins. Nous ne pensons pas non plus que l'idée de monopole soit encore assez perfectionnée ni les esprits assez préparés, assez dociles pour l'accepter. Il reste un stage intermédiaire où l'Etat tout en laissant à l'initiative privée la production et le commerce, se charge de réglementer cette production et de surveiller la concurrence par des organes à lui, tel l'Office National.

3. Les Offices Nationaux organes d'étatisme économique moderne

Aucun texte ne nous révèle la définition de l'Office National pourtant il est indispensable, sinon de donner à ce terme une définition d'ensemble, au moins de faire l'analyse rapide des Offices avant la guerre, pendant et après la guerre pour en fixer les catégories et pour essayer d'en souligner pour chaque groupe, les données communes.

En ce qui concerne les Offices d'avant 1914¹, examinons les trois points de vue juridique, économique et financier.

Juridique : — L'Office National est assimilé aux établissements publics ; il est doté de la personnalité civile et jouit d'une large capacité juridique.

Du fait que les déficits de sa gestion sont en pratique toujours couverts par le Trésor, M. Hugon² tire la conclusion que l'Office National n'est pas un vrai établissement public mais bien plutôt un service auquel est attribué une individualité financière ; il ne reste pourtant pas moins vrai qu'en théorie l'Of-

1. Office National du Commerce Extérieur, 1898 ; Office Colonial, 1899 ; Office des Renseignements Agricoles, 1901 ; Office du Travail ; Office du Placement, 1904 ; Office National du Tourisme, 1910 ; Office National de la Navigation, 1912 ; Office de la Législation Etrangère, 1912 ; Office des Transports Maritimes, 1913.

2. Hugon, *op. cit.*, p. 45.

fice est un établissement public avec un patrimoine propre indépendant de l'Etat ; et lorsque la gestion de l'Office ne comporte pas de déficit, comment pourrions-nous voir que sa situation est différente d'un établissement public ordinaire ?

Economique. — Les nombreux offices d'avant guerre avaient, comme le montrent leurs titres, des buts très variés. Leur seul caractère commun, c'est d'être administratifs et de ne présenter un caractère ni commercial ni industriel. Pour la plupart, ce ne sont que des « services qui sont distraits de la compétence générale des bureaux pour être confiés à des organismes spéciaux rattachés au cabinet du ministre nous dit M. Hauriou¹ en ajoutant : « En fait ces offices sont institués d'abord par arrêté ministériel, puis le législateur intervient pour leur reconnaître la personnalité civile ». Ce sont des services dont l'autonomie financière leur donne plus de facilités pour « aider, conseiller et renseigner les entreprises privées, pour concentrer et donner une approximation d'unité aux directives et aux initiatives privées ».

Financier. — L'Office jouit de l'autonomie budgétaire. Ce budget doit être fixé dans les délibérations de son Conseil d'Administration et approuvé (pour la forme) par le Ministre intéressé et par le Ministre

1. Hauriou, *Précis de droit administratif*, note 2, p. 243.

des finances. A la fin de chaque année ce budget est soumis à l'approbation des Commissions compétentes du Parlement.

Pendant la grande guerre et par suite des conditions anormales provoquées par celle-ci, de nombreux offices furent créés. Leur existence a été temporaire, pour certains presque éphémères, mais certains tel que l'Office National des Pupilles de la Nation continuent à fonctionner. L'organisation de ces offices nous apportent peu de détails intéressants mais leur création n'a pas manqué de frapper les imaginations et ils ont laissé une trace profonde dans les esprits encore aujourd'hui¹.

Après la guerre le système s'étend encore et nous voyons la création d'un certain nombre d'offices administratifs sur le modèle de ceux créés avant 1914 et qui viennent s'ajouter à ceux-ci. Tels sont par exemple :

1. Nous dressons la liste des Offices créés pendant ou comme suite à la Guerre à titre documentaire :

l'Office National des mutilés et réformés ; l'Office National des combattants ; l'Office National des convalescents ; l'Office National des pupilles de la Nation ; l'Office National de la main d'œuvre agricole ; l'Office de la reconstitution agricole ; l'Office des biens et intérêts privés ; l'Office de vérification et de compensation de créances ; l'Office de reconstitution industrielle des régions envahies ; (l'Office National de coordination des secours dans les régions envahies) ; (l'Office National de la presse) ; (l'Office Central des céréales) ; (l'Office Central des vivres) ; (l'Office Central des relations franco-américaines) ; (l'Office Central de placement des chômeurs et des réfugiés) ; (l'Office du Travail des internés en Suisse), etc.. Nous avons mis entre parenthèses, les Offices dont l'existence a été éphémère.

L'Office national universitaire.

L'Office national de propagande économique.

L'Office national météorologique.

L'Office national de l'hygiène sociale.

L'Office national de la propriété industrielle.

L'Office national des recherches scientifiques et industrielles et des inventions.

L'Institut des recherches agronomiques.

La Caisse de la réunion des Musées nationaux.

Ces Offices, qui ne constituent en somme que de nouveaux services administratifs gérés par des établissements publics, virent se créer à côté d'eux des Offices nationaux d'un nouveau modèle bien plus important. La constitution de pareils organes à but commercial ou industriel ne fut possible que grâce à un développement extraordinaire de l'étatisme que soulignent les listes que nous avons dressées ci-dessus.

Les Offices nouveaux¹ dont nous parlons se différencient beaucoup des Offices non industriels du régime d'avant 1914. Car si le propre de l'Office administratif était d'aider et de donner des directives

1. Les nouveaux Offices dont il est question ici sont :

l'Office National des combustibles liquides ; l'Office National de l'azote ; l'Office de la navigation (1921) ; et les Mines de potasse de l'Alsace ; les Mines domaniales de la Sarre ; Réseaux de Chemins de Fer de l'Etat et de l'Alsace-Lorraine (sous le régime des décrets-lois du 16 novembre et du 1^{er} décembre 1926, complétée par les décrets du 28 décembre 1926).

à l'initiative commerciale ou industrielle privée, l'Office industriel, lui, tend à remplacer l'action individuelle dans certains domaines par l'intervention directe de l'Etat.

Certains auteurs considèrent la création des nouveaux Offices industriels comme un premier pas vers l'établissement du régime socialiste. Cette conclusion nous paraît erronée du fait que l'intervention de l'Etat ici n'est qu'une fonction de *contrôle et de surveillance*, il ne crée pas le monopole industriel à son profit mais songe plutôt à assurer le meilleur fonctionnement de l'industrie privée en faveur de la classe la plus intéressante, les consommateurs. D'autre part ces mêmes auteurs en classifiant les Offices administratifs comme Offices à buts désintéressés et les Offices industriels et commerciaux comme Offices à but lucratif se laisse hypnotiser par des raisonnements qui ne se trouvent jamais au premier plan des débats parlementaires sur la création de tels établissements.

Un Office doué d'une autonomie financière ne devrait pas avoir à la fin de chaque exercice un déficit à combler par appel au Trésor ; mais il est à remarquer que les mêmes auteurs, qui critiquent les opérations financières des Offices en accusant leur mauvaise gestion comportant toujours pertes et déficits budgétaires, sont ceux qui soulignent avec le

plus de complaisance les visées lucratives que poursuit l'Etat par la création de ces organes.

Nous verrons, lorsque nous passerons à l'analyse les activités de l'Office National des Combustibles Liquides, quels services à l'industrie des pétroles en France ont été rendus grâce à cette autonomie budgétaire tant critiquée.

Une forme d'exploitation des entreprises publiques, la régie directe qui a donné de bons résultats dans certains pays étrangers, n'a guère réussi en France. Il a donc été nécessaire de tenter une autre forme de gestion pour le domaine et les intérêts industriels de l'Etat. L'Office National industriel est le fruit d'un effort tendant à adapter de mieux en mieux les services publics aux gestions économiques dont ils ont désormais à assurer le fonctionnement.

Il y a eu avant la création de l'Office National industriel d'autres tentatives d'exploitations industrielles publiques, qui, quoiqu'existant toujours à côté des Offices, ont joué un rôle dans la formation de l'Office national, tel que nous le connaissons aujourd'hui.

Ce sont les *établissements autonomes* sous le système des budgets annexes. C'est dans cette forme que prirent naissance les premières tentatives d'industrialisation des services publics. Dès 1923, les Postes, Télégraphes et Téléphones furent placés sous ce régime.

L'organisation des P. T. T. en budget annexe n'a rien modifié de son caractère d'exploitation administrative. Mais l'intérêt de s'affranchir de l'unité budgétaire se fait sentir dans la séparation définitive que réalise ce budget entre les comptes d'établissement affectés aux dépenses permanentes et les comptes d'exploitation pour les dépenses courantes. La création de réserves et de provisions est aussi un élément important de ce nouveau système.

L'Exploitation industrielle des Tabacs avec une autonomie financière, la faculté d'emprunter et un capital propre n'était au fait qu'un monopole fiscal. Mais ce monopole, dont le rapport avait passé de 1814 à 1913 de 32.000.000 francs à 430.000.000 francs et qui donnait en 1922 plus d'un milliard pour passer successivement à quatre milliards en 1928, était tellement intéressant que l'Etat a songé en 1925 à l'organiser au point de vue commercial et industriel pour en faire un élément puissant du redressement financier national.

Le rapport Parlementaire de la Commission Sergent-Citroën s'était prononcé en faveur du maintien du monopole sous la forme d'un Office national industriel en 1925. Mais la création de la Caisse autonome de la gestion des bons de la Défense Nationale, d'amortissement de la dette publique et d'exploitation industrielle des tabacs par *la loi du 7 août 1926*

et le décret du 13 août de la même année, donna en gage aux créanciers de l'Etat le monopole des tabacs sous forme « d'une Exploitation industrielle » avec l'autonomie budgétaire et la personnalité civile qui le garantissait contre le contrôle financier du Parlement. Malgré son autonomie apparente, l'exploitation des tabacs est restée essentiellement une administration ; si elle échappe au contrôle direct des Chambres elle est placée sous l'autorité directe du ministre des finances ; ministère administratif par excellence.

La loi du 29 avril 1926, qui décide que le Service des poudres serait désormais régi par une comptabilité industrielle avec des réserves et un fonds d'amortissement, et qu'il fournirait chaque année aux commissions compétentes des deux Chambres un bilan de son exploitation et un compte de profits et pertes, rapproche ce service de l'exploitation privée en poussant toujours plus loin l'industrialisation étatiste dans le régime de l'autonomie budgétaire.

Les partisans de l'interventionnisme d'Etat ont voulu remédier aux inconvénients qui résultent du caractère nettement administratif de ces établissements, malgré leur autonomie budgétaire. Le remède a été trouvé dans la création de l'Office National *industriel*.

Deux caractères essentiels distinguent les Offices Nationaux des autres organisation étatiques.

D'abord l'a comptabilité est d'une forme purement commerciale et la composition du Conseil d'administration n'est plus formée seulement de fonctionnaires comme dans le régime des établissements autonomes. Le Conseil de l'Office National comprend en plus des représentants des consommateurs, ou des usagers ainsi que des représentants de l'industrie privée.

Au début de cette introduction nous avons parlé du mouvement législatif actuel qui marque une réaction contre l'idée de l'Office National. Examinons maintenant les textes récents à ce sujet.

Les nombreuses critiques adressées aux Offices ont donné lieu au vote des *art. 78 à 80 de la loi du 28 février 1933*.

Par l'art. 78 la création d'une commission est prévue qui dans le délai de trois mois à partir de la loi « examinera... les statuts et les comptes des divers offices autonomes dépendant de l'Etat, soit pour les incorporer dans les services normaux des ministères, soit pour apporter à leur organisation et à leur gestion toutes les modifications suggérées par l'expérience et imposées par les nécessités d'économie et

1. *Journal Officiel*, 1^{er} mars 1933, D.P., 4-239 avec le commentaire de M. Glosset.

de clarté. La commission examinera, d'autre part, dans quelles conditions et sous quelles formes les budgets des Offices seront soumis à l'approbation des Chambres ». Une fois saisis des conclusions de la commission, le ministre intéressé et le ministre du budget régleront par décret les modalités de fonctionnement des services dont il s'agit ou proposeront les dispositions législatives nécessaires.

L'art. 79 de la loi dispose que les projets du budget des Offices seront soumis à l'approbation du ministre intéressé et du ministre du budget, et que les Offices seront soumis au contrôle des dépenses engagées dans les conditions prévues par la loi du 10 août 1922.

L'art. 80 soumet les comptes administratifs des Offices à l'approbation des Chambres dans l'année qui suit celle de la clôture de l'exercice auquel ils se rapportent.

Un décret du 29 mars 1933 nomme les membres de la Commission prévue par la loi du 28 février, mais des lenteurs du travail et l'importance des matières qu'ils ont à examiner font que la loi du 31 mai 1933 (art. 116) prolonge jusqu'au 31 décembre 1933 le délai imparti à la Commission et que l'art. 12 de la loi du 23 décembre 1933 dispose que les pouvoirs de la Commission soient prolongés jusqu'à l'achèvement de sa mission.

La loi du 23 décembre 1933 augmente dans son art. 12 les pouvoirs du ministre intéressé et du ministre du budget qui seront éventuellement saisis des conclusions de la Commission : « Les décrets rendus sous le contre-seing des mêmes ministres prononceront, *nonobstant toutes dispositions législatives contraires*, les suppressions ou transformations d'établissements jugés nécessaires, ainsi que toutes mesures d'exécution.

L'art. 39 de la loi des finances du 28 février 1934 modifie comme suit l'art. 80 de la loi du 28 février 1933 (V. ci-dessus) « Les comptes d'administrations et les bilans annuels des organismes visés à l'art. 78 seront soumis à l'approbation des Chambres dans l'année qui suit celle de l'exercice auquel ils se rapportent ».

L'œuvre de réforme administrative marquée par les décrets-lois d'économies pour le rétablissement de l'équilibre budgétaire publiés dans le *Journal Officiel* du 5 avril 1934, « serait incomplète », dit M. le Président Doumergue dans son rapport au Président de la République, « si nous ne cherchions à rendre au pouvoir son unité, en supprimant les « *Offices* » qui éparpillent l'autorité, accroissent les dépenses sans profit ni pour l'Etat, ni pour les tâches qu'ils accomplissent. Si nous avons hésité à porter atteinte, dès maintenant, aux *Offices industriels*, véritables entreprises privées, qui exigent une réglementation spé-

ciale ou à des établissements intellectuels, qui ne sont qu'improprement qualifiés offices, nous vous proposerons la suppression successive d'un certain nombre d'offices ». M. Doumergue continue dans des termes qui ne laissent aucun doute sur les intentions du gouvernement, « C'est le témoignage de la volonté qui nous anime de faire disparaître les *organismes parasites*, d'incorporer dans le cadre régulier des administrateurs ceux dont le maintien s'imposera, et de *supprimer ainsi tout démembrement du pouvoir de l'Etat* ».

Suivant le mouvement inauguré par la loi du 11 mai 1933¹, portant fusion de l'Office National du combattant avec l'Office National des mutilés et réformés de la guerre, et par la loi du 28 février 1934 qui supprime l'Office National du commerce extérieur, le décret loi du 5 avril 1934 supprime à compter du 1^{er} mai 1934, en tant qu'établissements dotés de la personnalité civile et de l'autonomie financière, les établissements ci-après :

Office de législation étrangère et de Droit international,

Office national de prêts d'honneur,

Office national d'hygiène sociale,

Institut d'hydrologie et de climatologie,

1. *Journal Officiel*, 13 mai 1933, D.P., 1933-4207.

Agence générale des colonies,
Institut de recherches agronomiques.

Des décrets fixeront les conditions d'incorporation de ces établissements dans les divers ministères ainsi que le mode de dévolution de leurs biens propres et la situation du personnel qu'ils emploient. Désormais les recettes et les dépenses de ces établissements seront incorporés au budget général, pour l'exercice 1934 cette opération sera faite par décrets-lois.

Il est difficile de prévoir quelle sera la situation de l'*Office National des Combustibles Liquides*. Au cours de notre étude, nous constaterons le caractère particulier de cet organisme, nous soulignerons sa remarquable activité dans le domaine des recherches de carburants de synthèse, dans la subvention à l'étude scientifique des hydrocarbures et peut être surtout dans les prospections aux colonies et pays de Protectorat. Cette exploration accompagnée d'opérations très coûteuses de sondages etc. apporte enfin des fruits. La toute récente découverte de pétrole au Maroc dont l'Office National des Combustibles Liquides apporte une participation de 25 % à l'Etat est de nature à récompenser les efforts de ces dernières années et accentuera le caractère industriel de l'O. N. C. L.

Que la législation actuelle soit inspirée de motifs équitables, que la surabondance des offices soit une

charge lourde et inutile pour l'Etat, c'est incontestable. Mais il convient de veiller à ce que les intérêts industriels privés n'imposent pas leur volonté au détriment de la grande classe des usagers et des consommateurs qui constituent en réalité la masse de la nation.

M. Joseph Caillaux, l'éminent président de la Commission des finances du Sénat, a fait le 18 février 1933 le procès des Offices. Nous ne pouvons que partager son inquiétude et son indignation devant le flot montant de ces organismes dont, sur 75 environ qui existent aujourd'hui, 26 ont été créés depuis 1926. Mais rendons hommage à la sagesse plus nuancée du Gouvernement de M. Doumergue qui laisse prévoir le maintien dans les cadres de l'administration de certains de ces organismes dont l'utilité industrielle est démontrée, plutôt que de suivre M. Caillaux dans sa foudroyante et brutale condamnation de « la pépinière aux abus : les Offices », pour lesquels il réclame « le coup de balai et tout de suite ».

PREMIERE PARTIE

CHAPITRE PREMIER

La situation de l'industrie pétrolière en France avant la guerre

1870-1914 : Cartel des Dix

(Régime de libre concurrence en théorie, régime de « monopole quasi-officiel » en fait).

A première vue, la France à la fin du siècle dernier semblait vivre sous un régime de libre concurrence en matière de pétroles ; il est cependant facile, pour peu qu'on y regarde de plus près, de voir que le commerce du pétrole, même aux débuts, s'est développé dans des conditions particulières assez différentes des autres activités industrielles. Les causes de la situation spéciale des pétroles se trouvent dans le caractère de ce produit d'une importance capitale pour la vie d'une nation moderne d'une part, et d'autre part dans le fait de la dépendance de la France à l'égard des sources étrangères, souvent lointaines, pour son approvisionnement national.

Derrière les hautes barrières douanières créées par l'Assemblée de Versailles le 8 juillet 1871, les grandes maisons françaises existantes commencèrent avec l'appui de la *Standard Oil*, toute puissante à cette époque, à monopoliser à leur profit le marché national. Régime d'exploitation du marché comparable à celle que Rockefeller établissait avec la Standard aux Etats-Unis, avant la dissolution gouvernementale de l'*Oil Trust*. La France avec son marché fermé en fait aux petits producteurs indépendants, représentait un atout de la plus haute valeur dans le jeu du magnat du pétrole américain. Le consommateur français était impitoyablement rançonné pour permettre au Trust américain de vendre son produit à vil prix sur son propre marché national et d'aboutir ainsi à l'anéantissement de toute concurrence. Les grandes maisons d'importation françaises, unies par la création des cartels, avait intérêt à faire le jeu de la politique économique de la Standard leur principal fournisseur de l'époque.

Le premier cartel, celui de 1885, ne groupait que trois membres, mais autour d'eux sont venues s'agglomérer en 1893, les autres raffineries existantes :

MM. Fenaille et Despeaux,

MM. Desmarais Frères,

Les Fils de A. Deutsch,

La Compagnie Industrielle des Pétroles,

La Raffinerie du Midi,
La Société Lille-Bonnières-Colombes (L.B.C.)
MM. Paix et Compagnie,
MM. G. Lesieur et Fils,
La Compagnie Générale des Pétroles,
La Raffinerie de Pétrole du Nord.

Ce nouveau groupe qui reçut le nom de *Cartel des Dix*, a joui du contrôle absolu des destinées pétrolières de la France jusqu'à la Grande Guerre de 1914. « Réunissant un capital ne dépassant pas 100 millions, elles faisaient à elles dix un bénéfice de 50 millions par an. Aussi la France payait-elle le pétrole plus cher que n'importe quel autre pays d'Europe ! Protégé par ses accords avec les trusts par lesquels il leur garantissait un monopole du ravitaillement, le Cartel ne fit aucun effort ». La mauvaise presse des sociétés de pétrole qui existe encore aujourd'hui est due, en grande partie, aux excès de cette période où le Cartel trouvait des bénéfices n'ayant aucun rapport avec les services qu'il rendait au pays. La situation précaire des ravitaillements en combustible liquide dans laquelle la France se trouvait à la veille de la Grande Guerre, a servi à avertir le pays du danger qu'il courait à s'abandonner à des intérêts privés non contrôlés pour lesquels le gain individuel était le souci exclusif.

Si, avant la guerre le commerce des pétroles en France a été, comme nous venons de le voir soumis à un régime qui se prêtait aux abus au détriment du consommateur, la responsabilité en incombe en grande partie au Gouvernement qui s'est peu occupé de la question pétrolière.

Il est vrai qu'il y a des cas exceptionnels, presque accidentels, où les pouvoirs publics ont eu leur attention attirée sur le pétrole, mais seul le point de vue fiscal les intéressait sauf dans les cas où le pétrole leur paraissait être une matière dangereuse vis-à-vis de laquelle il fallait prendre des précautions ; tel a été en 1873, l'effet du rôle joué par le pétrole dans les émeutes incendiaires de la Commune.

La question du *monopole des pétroles*, si âprement discutée ces temps-ci, apparaît, pour la première fois dans le vœu exprimé à la Commission des Douanes le 14 février 1891, par M. Viette, député, en vue de supprimer le commerce libre du pétrole. La bataille politique s'engagea, sans résultat pendant les deux années suivantes, autour de la question des hauts tarifs protectionnistes qui favorisaient toujours davantage l'enrichissement rapide de nos raffineries. Ce ne fut que dix ans après, en 1901, que l'idée d'une modification des taxes sur le pétrole vint à M. Caillaux alors Ministre des Finances, son projet à la Commission du Budget, incita celle-ci, par l'intermédiaire

de MM. André Berthelot et Marcel Sembat, avec le plein accord de leurs collègues, à déposer devant la Chambre des Députés, un projet de création de monopole des pétroles. Cette première évocation au Parlement du pouvoir des trusts et la dénonciation énergique des formidables bénéfices des « pétroliers » français, avec la reconnaissance de la nécessité pour le pays de se libérer de leur tutelle, avortèrent comme les autres tentatives de contrôle gouvernemental postérieures ; le Sénat par un vote du 27 mars 1902 rejeta le projet. A la Chambre pourtant, l'idée du monopole était loin d'être morte ; l'année suivante, à la séance du 28 février 1903, par 399 voix contre 188, la Chambre vota la motion suivante : « Le Gouvernement est invité à déposer dans le plus bref délai possible, un projet de loi ayant pour objet de *donner à l'Etat le monopole du Raffinage du pétrole* ». L'énergie avec laquelle cette motion fut conçue n'empêcha par les gouvernements successifs de le considérer comme lettre morte, les intérêts des « pétroliers » et le pouvoir des trusts agissaient trop fortement sur l'esprit des parlementaires dans cette période d'avant-guerre, pour qu'ils songeassent activement aux consommateurs ou même aux besoins de la Défense Nationale ; il serait injuste de passer sous silence, en traitant cette période stérile en résultats positifs, que M. Cochery, Ministre des Finances du Cabinet

Briand, a fait revivre un court instant les promesses que ses prédécesseurs avaient si facilement oubliées, en annonçant, au cours de la discussion du Budget, le prochain dépôt d'un projet de loi pour l'organisation de la « régie des pétroles ». Malgré l'étude de la question par M. Caillaux et devant les menaces de cessation de fourniture proférées par la *Standard Oil*, le projet ne vit pas le jour. Le danger d'une crise de quantités planait sur la France.

Enfin, le 15 janvier 1914, M. de Monzie déposa à la Chambre une proposition de loi conçue dans les termes suivants :

« Loi tendant à organiser sous forme de régie intéressée, le raffinage en France des huiles minérales brutes et l'importation des huiles minérales raffinées ou brutes », proposition revêtue de neuf autres signatures de parlementaires éminents : MM. Violette, de Kerguezec, Marc Frayssinet, Antoine Borel, Félix Chautemps, Ellen Prévot, Bedouce et Emile Favre. En passant, il est curieux de noter que M. Antoine Borel bien plus tard, en 1920, préconise « la fin du monopole des importations établi accidentellement depuis la dernière période de la guerre »¹. L'action de M. de Monzie paraît avoir eu son inspiration dans le fait que les bénéfices de quelques gros

1. Louis le Page, *L'impérialisme du pétrole*, p. 37.

raffineurs entre les mains desquels se trouvait le marché national tout entier, pourrait être acquis par l'Etat pour son propre compte ; mais ici apparaît un des exemples les plus frappants de l'ignorance et de la désorganisation des gouvernements français de l'époque, lorsqu'il s'agissait de créer une politique du pétrole. M. René Renoult, Ministre des Finances d'alors en répondant à la Chambre à la proposition de Monzie se trouva dans l'obligation d'avouer « qu'il était surtout inquiet et retenu par *l'ignorance où son administration se trouvait des véritables conditions du commerce des pétroles dans le monde.*

A la veille de la Grande Guerre, la France sombre dans une dépendance absolue de l'étranger, des pays Anglo-Saxons, et des trusts de ces pays, pour tout son ravitaillement en combustible liquide. Confortablement établie derrière¹ cette barrière douanière habilement conçue, les « raffineurs » du cartel se trouvaient à l'abri de toute concurrence de l'étranger, autant pour le pétrole brut que pour l'essence, et purent ainsi, sans permettre à l'intérieur une concurrence quelconque par leur main-mise absolue sur l'industrie, cesser toute opération coûteuse de raf-

1. Le moyen de se protéger grâce à l'action parlementaire par le tarif douanier de 1893 est assez curieux : 1° Droits minimum de 9 francs au quintal pour le produit brut et de 13, 50 francs pour le produit raffiné.

finage en se réservant l'assurance de bénéfices fabuleux ¹. « Les quelques raffineries qu'on a maintenues ne servent plus que de prétexte au maintien du vieux tarif douanier en permettant de lancer au Parlement l'argument classique : « Il faut protéger la main d'œuvre française ! ». Ainsi parle M. François Delaisi dans son ouvrage sur le pétrole ² et il continue son puissant exposé des désordres de l'industrie pétrolière de cette période en ajoutant : « Après avoir supprimé tout risque, ils ont supprimé tout effort. Investis légalement d'un monopole quasi-officiels, les dix fermiers-généraux du pétrole achètent à l'étranger un produit tout préparé, le vendent sans transformation ni risque, à un prix plus élevé que dans aucun pays d'Europe, prélevant un véritable impôt sur les ménagères, les automobilistes, les transports par camion. Le peuple français tout entier leur paye tribut, sans qu'aucun service spécial ne justifie cette contribution, sans qu'ils en restituent même une part au Souverain. C'est l'impôt privé, la redevance féodale

1. Les membres du cartel se servant du Parlement firent classer comme brute toute huile contenant 90 % de produits de raffinage ; du pétrole de cette qualité est tout à fait exceptionnel, à l'époque on n'en trouvait guère qu'en Pennsylvanie ; or, le cartel se réservait tout le pétrole de cette qualité dont il aurait besoin il suffisait de le chauffer légèrement pour obtenir du raffiné en ne payant que le tarif du brut, soit 9 francs. Le raffineur français grâce à cette combinaison astucieuse jouissait d'une prime de quelques 3 francs 50, par quintal, sur tout concurrent possible.

2. Francis Delaisi : *Le pétrole*, pp. 87, 88.

envers le Seigneur... ». Et c'est entre les mains des industriels-commerçants visés par ce brûlant réquisitoire que reposait les destins pétroliers de la France à la veille du conflit. Une politique de contrôle s'imposait alors comme elle s'impose aujourd'hui ; l'Etat doit intervenir ; la Guerre éclate ; mais on ne peut que frémir lorsque l'on songe aux résultats catastrophiques qu'aurait eu l'isolement de la France, de ses Alliés, Anglais et Américains. Il ne faut plus que l'absence d'une politique du pétrole mette le pays dans une situation si redoutable pour son existence même.

CHAPITRE II

La situation de l'industrie pétrolière en France pendant la guerre

1914-1919

1. Chambre Syndicale de l'industrie du pétrole.
2. Le Comité Général du pétrole.
3. Le Consortium Français d'importation d'essence et de pétrole.
4. Le Commissariat général aux essences et combustibles.
5. La direction générale des pétroles.
6. Le commissariat des essences et pétroles.

Dans le chapitre précédent, nous avons eu l'occasion de constater les carences de l'industrie du pétrole en France, avant la guerre. En 1914, lorsque celle-ci éclate, nous nous trouvons devant un équipement incapable d'assurer le ravitaillement essentiel de nos armées. Sans réserves véritables, sans flotte pétrolière digne de ce nom, n'ayant même pas de ports équipés avec des installations modernes de canalisation ni de déchargement, manquant de bassins capables de recevoir les gros navires citernes des

Alliés, en août 1914, les entrepôts particuliers sur le territoire national n'avaient en stock que 43.000 t. de pétrole et 34.000 t. d'essence. Or, « le stock minimum d'essence fixé pour les armées de la France par son général en chef doit être de 44.000 tonnes et la consommation mensuelle établie à 30.000 tonnes »¹ et continuait M. Clémenceau, « Ce stock indispensable est tombé aujourd'hui à 28.000 tonnes et risque de tomber d'ici peu à néant, si des mesures immédiates et exceptionnelles ne sont pas prises et exécutées par les Etats-Unis » ; et plus loin, M. Clémenceau, dans ce même message au Président Wilson emploie la phrase désormais célèbre : « Si les Alliés ne veulent pas perdre la guerre, il faut que la France combattante, à l'heure du suprême choc germanique, possède *l'essence aussi nécessaire que le sang dans les batailles de demain* ».

La réponse à cet appel fut magnifique, le Président du Comité général du Pétrole, déclare le 28 mars 1918, au milieu de l'offensive des armées allemandes, dans une lettre au Président du Conseil, Ministre de la Guerre : « La France dispose pour la bataille de 170.526 tonnes d'essence et de 67.000 tonnes de pétrole ». Dans l'année décisive que fut l'année 1918,

1. Câblogramme de M. Clémenceau au Président Wilson, le 15 décembre 1917.

les armées victorieuses des Alliés furent portées en avant sur des flots illimités de pétrole.

Examinons maintenant les étapes qui ont amené de la situation précaire de 1914 au triomphe du ravitaillement en 1918.

Dès l'ouverture des hostilités le Gouvernement par, la réquisition, mit la main sur toutes les essences et le pétrole en France à ce moment. Mais ce ne pouvait être qu'une solution temporaire. Des contrats furent signés le 2 septembre 1914 entre le gouvernement et les dix raffineurs, dix contrats identiques, il n'y eut qu'un seul co-contractant, tous les raffineurs sauf la Compagnie Industrielle des Pétroles constituaient *La Chambre Syndicale de l'Industrie du Pétrole*. Ces contrats assuraient à l'Etat : 1^o le bénéfice des relations de faveur entre les raffineurs français du cartel et les trusts anglo-américains ; 2^o la priorité des fournitures pour l'armée et les civils et 3^o la constitution aussi rapide que possible, de stocks de réserve. Les industriels contractants de leur côté étaient assurés de la liberté dans leurs affaires, c'est-à-dire, la libre disposition de leur matériel et la pleine direction des opérations d'achat et d'importation.

Pendant les premières années de la guerre les pétroliers purent assurer le ravitaillement essentiel, mais avec l'accroissement constant des besoins, au fur et à mesure que la guerre prenait la forme d'une

lutte entre la stratégie et la force ferroviaire des Allemands, contre la rapidité mobile des transports par camions chez les Alliés, il devint nécessaire de suppléer aux efforts de l'industrie privée. Quelques chiffres donneront l'idée de ce développement de consommation. En 1914, 132 avions tous avec moteur unique, 110 camions, 50 tracteurs ; en 1915, 4.000 avions et 8.500 auto-camions. Les importations de pétrole passèrent de 466.495 tonnes en 1914 à 598.669 tonnes en 1916. Le quartier général prévoyait pour 1917 des besoins d'une importation mensuelle de 80.000 t. de produits pétroliers.

Le Gouvernement anglais réquisitionnait les navires pétroliers français qui battaient pavillon anglais ; la guerre sous-marine ravageait la flotte pétrolière ; l'entrée des Etats-Unis en guerre en 1917 supprima toute possibilité pour le Syndicat des pétroliers français de trouver un service d'affrètement par un pays neutre, le Gouvernement américain avait réquisitionné les navires.

Dès le mois de décembre 1917, la Chambre syndicale avoue son incapacité de continuer à effectuer le ravitaillement du pays et demande, par lettre de son président datée du 5 décembre 1917, l'intervention du Gouvernement pour assurer les importations et pour obtenir des Etats-Unis, un supplément important de tonnage. Devant les besoins des préparations

de l'offensive de 1918, le rôle du Syndicat s'efface obligatoirement pour faire place à un organe de l'Etat qui ait le pouvoir de coordonner et de diriger les opérations pétrolières en vue d'un meilleur approvisionnement, le *Comité du Pétrole* créé le 13 juillet 1917, sera cet organe.

Le Comité Général du Pétrole¹, créé sur l'initiative de M. Henry Bérenger en même temps que l'Angleterre se donnait un organe semblable, le *Petroleum Executive* sous la direction de M. Walter Long, répondait aux inquiétudes relatives au ravitaillement des armées, dont il est question plus haut. La création du Comité du Pétrole marque la fin de la période de liberté dans le marché national du combustible liquide, l'Etat va occuper la place des « pétroliers » du Syndicat, l'Etat désormais s'occupera de l'achat et du transport de pétrole. Sous la présidence de M. Henry Bérenger, sénateur, le Comité comprend vingt-neuf membres représentant tous les ministères intéressés ainsi que l'Armée et les divers commerces et industries des essences. Le Comité du pétrole soumet ses décisions au Ministre du Commerce qui les transmet aux ministres compétents.

Le 29 décembre 1917, le Ministre du Commerce

1. Pour l'organisation, les attributs et la composition du Comité général du pétrole voir le décret du 14 juillet 1917.

présente au Comité du pétrole un projet de *Consortium du pétrole* inspiré du consortium des importateurs de coton. La Chambre syndicale du pétrole ne tarde pas à présenter un contre-projet tout différent d'après lequel l'intervention de l'Etat se bornerait à acquérir le supplément des stocks à constituer. Après de longues et pénibles négociations dont les importateurs par voie terrestre se virent dès le début exclus par l'opposition de certains membres de la Chambre syndicale, le *Consortium pétrolier* vit le jour dans une convention de mars 1918, entre l'Etat et le Syndicat du pétrole.

Les articles essentiels du Consortium sont les suivants :

1^o Les importateurs feront bénéficier l'Etat de tous les contrats d'achat en cours qui existent entre eux et les sociétés de production américaines ou autres sous réserve de l'acceptation de leurs co-contractants.

2^o Les achats seront faits par l'Etat d'après les programmes dressés par le Comité général du pétrole et d'accord avec le Consortium en ce qui concerne les quantités et les qualités à importer. En conséquence, le Consortium se trouvera obligé de reprendre de l'Etat les pétroles et essences ainsi achetés.

3^o Les factures des vendeurs seront réglées par l'Etat qui assurera à ses frais le transport des marchandises en France jusqu'au port de déchargement.

4^o Le prix de vente des pétroles et essences sera fixé par le Ministre du Commerce et le Ministre du Ravitaillement sur les propositions du Consortium ; après avis du Comité général du pétrole.

5^o Le Ministre du Commerce et le Ministre du Ravitaillement pourront à tous moments se faire présenter la situation et les comptes du Consortium qui feront l'objet au moins une fois l'an, d'un rapport du Comité général du pétrole aux ministères intéressés.

Par cette convention créant *le Consortium français d'importation d'essence et de pétrole*, l'Etat achète, transporte, garde en dépôt le pétrole dont la France a besoin, le Syndicat des « pétroliers » reste l'organisme de distribution. Les actionnaires à cause du caractère patriotique ne touchent plus de dividendes, un intérêt de 6 % les dédommage de leur participation, les bénéfices sont acquis à l'Etat, non au Trésor, mais affectés à une caisse spéciale qui les emploiera pour le développement de l'industrie et de la production du pétrole en France et dans les colonies. *La création du consortium eut pour effet le monopole des achats et des importations du pétrole et des essences.*

La politique d'interventionnisme étatique qui était apparue nécessaire en temps de guerre, présentait encore une autre manifestation quelques mois plus

tard. Un décret du 21 août 1918¹ créa le *Commissariat général aux Essences et Combustibles* chargé d'assurer le ravitaillement, pour la France métropolitaine ainsi que les colonies, de tous les produits du pétrole.

L'organisation administrative chargée des questions des pétroles, *Le Comité du pétrole*, avait vu sa tâche s'alourdir pendant une année et la création du nouveau commissariat coïncide avec les demandes de ravitaillement énormes qui surgirent au moment de la grande offensive Foch de l'été de 1918. Pour assurer les fournitures nécessaires aux armées qui employaient de plus en plus des machines puissantes et nouvelles dont la force motrice venait de l'essence, pour permettre aux campagnes et aux villages pendant l'hiver de s'éclairer au pétrole, et pour donner les forces nécessaires aux nouvelles usines de guerre, la création d'un commissariat général centralisant tous les services s'imposait, telle est l'opinion du Gouvernement contenue dans le rapport adressé par M. Clémenceau au Président de la République le 2 août 1918 et qui aboutit à la création du Commissariat Général du Pétrole sous la présidence de M. Henry Bérenger.

Supprimé le 19 janvier 1920, le Commissariat avait

1. Sirey, lois annotées, 1919, p. 940.

joué le rôle que l'Etat s'était assigné par le contrat du 28 mars 1918 ; l'organe destiné à remplacer le Commissariat fut placé sous le contrôle de M. Mazeray et reçut le nom de *Direction Générale des Pétroles*. Peu de temps après, la supériorité des capacités d'un commissariat sur une simple direction fut reconnue et par le décret du 2 juin 1920 le *Commissariat des Essences et Pétroles* vit le jour sous la direction de M. Laurent Eynac.

Le régime d'exception provoqué par les besoins de la Guerre devait prendre fin six mois après la signature de la paix et déjà, en vue de la gestion de certains services industriels dont les résultats financiers entre les mains de l'Etat, laissait bien à désirer, le pays réclamait la restauration d'un régime plus libre et qui dépendrait de l'initiative privée des sociétés de pétrole. Malgré l'opposition de M. Bérenger qui aurait préféré voir l'Etat s'attribuer les gros bénéfices que réalisait les membres du Consortium, la France mit de côté toute idée de monopole et, au sortir du régime d'exception dû aux hostilités, rétablit une certaine liberté provisoire avec des restrictions. Dans le chapitre suivant nous étudierons les dispositions des lois de 1921 qui aboutirent à la création, par une loi de 1925, de l'Office National des Combustibles Liquides.

CHAPITRE III

Régime des Pétroles

*Après la guerre jusqu'en 1925 date de la création
de l'O.N.C.L.*

Régime des lois de 1921

Règlementation provisoire liberté restreinte

Au lendemain de la Grande Guerre, malgré les modifications administratives que nous avons pu constater dans la gestion des pétroles en France, une loi du 25 juin 1920, décida par son article 106, que les achats et importations des huiles et essences de pétrole continueraient à être faits exclusivement par l'Etat, jusqu'au 31 décembre 1920, dans les mêmes conditions que celles établies depuis le 21 août 1918. Une série de lois des 31 décembre 1920 (art. 51), 28 février 1921 (art. 25), 30 avril 1921 (art. 74), prorogeaient successivement le régime jusqu'au 1^{er} juillet 1921.

Le nouveau régime des pétroles qui ne fut qu'un

régime provisoire est créé par les lois de 1921, des 9 juillet et 31 décembre¹. Sous la seule réserve d'obtenir un permis d'importation pour chaque expédition de produits à importer, le régime de 1921 est un régime de liberté. Toute personne peut obtenir cette autorisation d'importation si elle s'engage à maintenir sur le territoire français une réserve de 25 %² des quantités importées annuellement, et de plus si elle s'engage à acheter à l'Etat la moitié des produits qu'elle mettrait en circulation. L'importance des innovations du régime de 1921 se voit dans le fait de l'entrée sur le marché français des sociétés étrangères. Les principales maisons françaises ouvrirent leurs portes à l'entrée des trusts, ou ceux-ci créaient directement des filiales. Il est probable que les sociétés françaises accueillirent l'association avec les trusts avec joie, car les besoins de nouveaux capitaux devenaient de plus en plus urgents avec le rapide développement, dès cette époque, de l'industrie de l'automobile. Les conditions que posaient les trusts pour l'avance des capitaux exigeaient le plus souvent

1. Sirey, lois annotées 1925, p. 2019, art. 74 ; loi 30 avril 1921, p. 2170 ; loi, du 9 juillet 1921 ; loi 1926, p. 8, art. 123. loi 31 décembre 1921.

2. Le stock de réserve était réduit à un dixième pour celui qui important moins de 200 tonnes par mois livrait directement sa marchandise au consommateur en détail sans transformations industrielles et sans intermédiaires.

une influence très importante dans la société française où ces capitaux allaient s'investir.

La Royal Dutch qui joue un rôle prépondérant sur le marché français tout de suite après la guerre avait déjà créé une filiale française de distribution en 1919, sous le nom de *Société Maritime des Pétroles*, en 1921 elle prit une participation très importante dans *La Société Jupiter*, l'ancienne maison *Deutsch de la Meurthe*.

La *Société Anglo-Persian* au commencement de 1921, décidée à absorber les anciennes maisons françaises *Paix* et *Lesieur*, en trouva le moyen avec l'appui de la *Société Navale de l'Ouest* et de la *Banque de la Seine*. L'*Anglo-Persian* avait déjà sa filiale française : *La Société Générale des Huiles de Pétrole* et ce fut par celle-ci qu'elle absorba les maisons *Paix* et *Lesieur* et construisit, à Courchelettes, la seule raffinerie moderne construite en France entre 1919 et 1928 et ceci malgré les encouragements offerts en 1919, par la suppression des taxes sur le traitement des pétroles bruts étrangers et le régime de douane spécial établi cette année.

La Compagnie Industrielle des Pétroles accepta l'appui financier de la *Sinclair Oil C^{ie}*, mais ne lui accorda qu'une représentation minoritaire au conseil de la Société française.

Ce fut surtout *La Standard Oil* qui déploya des acti-

vités et des capitaux considérables pour s'assurer une belle situation sur le marché français. C'est ainsi que nous voyons la *Standard* fonder deux filiales *L'Economique* et avec le concours de la Banque de Paris et des Pays-Bas, *La Standard Franco-Américaine*. Eten-dant ses intérêts français, en 1923, elle acquit le contrôle de la *Compagnie Générale des Pétroles de Marseille*, et entra dans la *Pétroléenne* de MM. *Fenaille et Despeaux*.

A l'exception des restrictions de l'art. 6 de la loi des Finances du 26 février 1923¹, article destiné à préparer la création et la mise en vente d'un carburant national, en obligeant les importateurs d'essence à acheter à l'Etat en alcool éthylique 10 % de la quantité d'essence par eux dédouanée au cours du mois précédent, le régime de 1921 subsista jusqu'à la loi du 10 janvier 1925 à l'étude de laquelle nous allons passer dans la partie suivante de cet ouvrage.

En résumé, nous constatons qu'avant la guerre, malgré le placement d'un nombre important d'actions de la *Royal Dutch* en France, malgré les importants capitaux français investis dans les entreprises pétrolières de la Galicie, malgré les intérêts considérables que les maisons Deutsch de la Meurthe et Rothschild s'étaient procurés dans les pétroles du Caucase, la

1. Sirey, lois annotées de 1926, p. 121.

France préférait le rôle plus facile, quoique plus précaire, d'importateur au rôle de producteur.

La situation de la France et l'état d'esprit du Parlement, qui allait voter la loi du 10 janvier 1925, ressortent clairement des paroles frappantes de M. le sénateur Léon Perrier dans un rapport au nom de la Commission des Finances du Sénat, sur le projet qui est devenu la loi de 1925 : « On peut plus que jamais regretter, en présence des compétitions mondiales d'aujourd'hui et des positions déjà prises, la carence de notre pays pendant de nombreuses années à une époque où grâce à sa situation financière, il lui était infiniment plus facile d'acquérir le contrôle de gisements de pétrole indépendants. Le Gouvernement n'a compris l'importance de cette question qu'à l'école des difficultés nées de la guerre. L'Industrie française n'a pas eu d'autre part, dans cette question la haute conception de ses devoirs, que le pays eut été en droit de réclamer d'elle, et que lui commandaient les larges bénéfices qu'elle prélevait sur le consommateur français.

Elle eut dû, en effet, se considérer comme obligée d'investir, comme l'ont fait les Trusts étrangers, une partie importante des bénéfices considérables que lui procuraient le Commerce et l'Industrie du pétrole, à la conquête des sources de production. C'était d'ailleurs son intérêt évident et si, elle l'eut compris, elle

ne connaîtrait pas aujourd'hui les inquiétudes que peut lui causer son ravitaillement à l'avenir, en présence de l'accroissement considérable de la consommation française auquel elle n'a su qu'insuffisamment s'adapter ».

DEUXIÈME PARTIE

CHAPITRE PREMIER

La loi du 10 janvier 1925.

Son élaboration. - La création de l'Office National des Combustibles liquides

La loi du 10 janvier 1925, qui est la charte de l'organisation administrative que nous étudions et le texte fondamental sur lequel repose l'industrie pétrolière de la France, peut se diviser en deux parties bien distinctes. La première partie composée par les articles 1 à 4 et les articles 11 à 14 de la loi a pour but de rendre définitif le régime intérieur du pétrole en remplaçant le régime provisoire, jusqu'alors en vigueur, par la réglementation des importations de pétrole brut, de ses résidus et dérivés. La seconde partie qui consiste dans les articles 5 à 10 de la loi crée l'Office National des Combustibles Liquides, office qui devait être doté de revenus propres et devait avoir la mission de concourir à l'amélioration du ravitaille-

1. V. Appendice n° I Texte de la loi du 25 janvier 1925.

ment du pays pour *tous* les combustibles liquides. Comme c'est cet Office qui est l'objet principal de notre étude, nous examinerons en détail, article par article, la partie de la loi de 1925 qui intéresse l'Office. Mais d'abord il ne serait pas inutile de voir comment et en quelles circonstances législatives la loi a été élaborée.

Il fallut plusieurs années de débats et de nombreuses propositions de loi avant que le Parlement se décidât à voter le projet de loi déposé par le Gouvernement le 12 avril 1921, et qui, avec des amendements, notamment de M. Herriot qui demanda l'insertion d'articles créant un Office National des Combustibles Liquides, devait devenir la loi du 10 janvier 1925. La lutte au Parlement, entre les idées favorables au monopole d'achat et d'importation du pétrole, et les idées qui préconisaient la liberté absolue ou contrôlée du commerce pétrolier, sévissait tandis que tous étaient d'accord qu'il fallait instaurer une politique nationale du pétrole, pour éviter au pays la vassalité économique et les dangers d'ordre national pour sa sécurité même, qui avaient été ressentis d'une manière frappante pendant la Grande Guerre.

Citons rapidement ces propositions de loi et examinons leurs tendances. Un projet déposé par le Gouvernement le 17 juin 1919 tend à instituer le monopole d'achat et d'importation tout en laissant subsister

à l'intérieur du pays la liberté de commerce et de distribution ; malgré la faible étendue du projet qui ne visait ni le raffinage, ni le commerce des huiles de graissage, et l'intérêt que comportait pour le pays, avec un bénéfice annuel de plus de 35 millions, l'établissement d'une « *politique complète* du combustible en coordination avec celle du charbon et de l'électricité », ce projet n'eut pas de suite.

MM. Barthe, Boussenot et Lamoureux le 3 juin 1920, dans une proposition de loi déposée à la Chambre, demandaient un nouveau régime d'achat et d'importation du pétrole et de ses dérivés. Ici, pour la première fois, il est question de créer un Office Spécial du Pétrole au Ministère des Finances. Cet Office serait chargé d'assurer l'achat et l'importation (art. 7), des pétroles, essences, huiles lourdes de pétrole et de tous les pétrolifères. L'article 2 du projet établit la composition de l'Office et l'article 3 déclare que le commerce de la vente et de la distribution en gros des pétroles, etc.. ne pouvait être exercé qu'en vertu d'une autorisation délivrée par le directeur dudit Office. Nous trouvons ici à la fois une première conception de l'Office des Pétroles et l'idée de l'autorisation pour exercer le commerce en gros des pétroles. Ce projet aurait établi un contrôle permanent de l'Etat sur les opérations d'achat et d'importation.

Ses auteurs ne prétendaient pas s'inspirer d'une conception étatiste ; ils étaient seulement frappés par le fait que l'Etat étant le mieux placé de tous les acheteurs « pour acquérir et transporter les quantités de combustibles liquides nécessaires à la consommation française », il vaudrait mieux que l'Etat lui-même, « prît en main toutes ces opérations ».

Quelques jours plus tard le 18 juin 1920, une autre proposition de loi nouvelle déposée par MM. Aubriot, Lauche, Levasseur et Rozier à la Chambre restituait un monopole appuyé sur la création d'un Office des Pétroles. Par l'art. 1^{er} le monopole, aussi général que possible, s'étendait à « l'achat, à l'importation, au raffinage, à la vente et à la distribution en gros du pétrole brut et de ses dérivés servant à l'éclairage, au chauffage, au graissage et à la production de force motrice ». L'article 2 concède l'exploitation du monopole à une société dénommée « L'Office Central des Pétroles ». Des actions d'apport entièrement libérées seraient attribuées d'une part à l'Etat et d'autre part aux sociétés exploitant à la date du 1^{er} juin 1920, en représentation de leurs établissements, usines, installations, etc.. apportés à l'Office. Des actions de travail représentant 20 % du nombre des actions de capital étaient attribuées collectivement au personnel salarié constitué en société commerciale coopérative de main d'œuvre (art. 4).

L'article 5 prévoit l'expropriation avec indemnité fixée à la valeur vénale des immeubles expropriés, seulement dans les cas où des sociétés refuseraient de faire apport de leurs établissements et de leur matériel à l'Office.

L'article 6 stipule une part de 60 % du bénéfice net comme part minima pour l'Etat. Une part de 2 % serait le maximum pour le conseil d'administration. Enfin, dans les articles 7 et 9, des mesures destinées, d'une part, à encourager la rapide création d'une flotte pétrolière spéciale et d'autre part à rattacher le prix du pétrole au prix de l'alcool dénaturé servant aux mêmes usages, étaient prévues. Les dispositions curieuses et nouvelles de cette proposition de tendance nettement socialiste ont provoqué la réaction des parlementaires attachés à l'idée de libre concurrence et de libre commerce. Un projet de loi de M. Gourin, qui d'ailleurs n'eut pas de suite, montre assez clairement l'opposition de la droite du Parlement au projet étatiste que nous avons analysé ci-dessus.

Le 17 décembre 1920, M. Lamoureux revient avec une autre proposition appuyée par 75 de ses collègues de la Chambre. Cette fois la proposition consiste à limiter aux seules sociétés anonymes de nationalité française, dont les actions, toutes obligatoirement nominatives, seraient pour les deux tiers entre les

maines de personnes de nationalité française ou de sociétés dont la majorité des actions seraient nominativement la propriété de Français, l'importation, la vente, la recherche et exploitation du pétrole et de ses dérivés en France et aux colonies et aux pays de protectorat, en somme tout le commerce du pétrole. M. Ajam, député, au nom de la Commission des mines et de la force motrice dans un rapport, présenté à la Chambre, le 30 juin 1921¹ et qui peut être utilement consulté au sujet de l'élaboration de la loi de 1925 pour sa haute valeur et pour sa complète documentation, démontre d'une façon particulièrement convaincante qu'un projet, imbu d'un tel nationalisme économique, n'aurait pas manqué de provoquer des représailles et aurait pu priver la France des ressources pétrolières qu'elle devait chercher à l'étranger.

Une autre proposition du 24 décembre 1920, présentée, cette fois par MM. Bussat, Gouvin, Mermoud et Raynaldy, députés, était inspirée de l'idée libérale tout en prétendant « favoriser les intérêts français pour mieux garantir ceux de la nation ». Cette proposition offrait de sérieux avantages aux points de

1. *Journal Officiel*, novembre 1921, p. 2337 et suiv.

Voyez aussi le très intéressant rapport fait par M. Leboucq, député, au nom de la Commission des Finances de la Chambre le 23 février 1922 (*V. Journal Officiel*, juin 1922, p. 269).

vue douanier, fiscal et administratif, aux « sociétés productrices et importatrices constituées en conformité de la loi française, avec siège social en France et 67 % au moins des capitaux français ». M. Ajam critique sévèrement ce projet dans le rapport que nous citons plus haut.

M. Lamoureux, infatigable dans la préparation des nombreuses propositions de lois sur le régime du pétrole, en dépose une dernière le 16 mars 1923, prévoyant la création d'un consortium national chargé pendant dix ans « d'assurer l'approvisionnement total de la France en carburant liquide et dans lequel devaient entrer toutes les collectivités françaises intéressées, les importateurs, raffineurs, affréteurs, consommateurs, banques de l'Etat ». La disposition principale de cette proposition était que l'Etat confierait au Consortium ainsi créé, par un cahier des charges rigoureux et précis, le droit exclusif d'approvisionner le pays pendant un certain nombre d'années, la distribution effectuée par les détaillants serait libre et les distributeurs égaux devant le Consortium. Par contre, le Consortium souscrirait dans le Cahier des charges à certaines obligations qui étaient : l'obligation d'importer sur frêt pétrolier français ; obligation de stocker ; obligation d'utiliser une partie des superbénéfices à prospector

et à subventionner l'enseignement technique du pétrole ; obligation de créer des raffineries ; obligation de recueillir les disponibilités en pétrole que l'Etat s'est procuré par traité (e.g. San Remo) ou par contrat (e.g. avec la Steaua Romana). M. Ajam dans un rapport détaillé¹ consacré à cette proposition critique ce qui n'est qu'un monopole d'importation et d'achat qui, selon lui, ne pourrait transformer l'économie mondiale à l'égard du pétrole. Il est à remarquer que la tendance la plus récente, la proposition de création d'une grande société nationale avec participation de l'Etat n'est qu'une reprise de l'idée fondamentale de la proposition de M. Lamoureux.

Le Gouvernement entre temps avait déposé deux projets relatifs au régime intérieur des pétroles, l'un du 14 décembre 1920 et l'autre du 12 avril 1921 sur l'initiative de M. Briand. Ces deux projets amendés, prenant pour base non plus l'idée monopolisatrice de 1919 et des propositions que nous venons d'étudier, mais l'idée de liberté commerciale, allaient devenir la loi du 10 janvier 1925. Le premier en date de ces deux projets se borne à déclarer la nécessité d'obtention d'une autorisation d'importation et de raffinage du pétrole. Le deuxième projet, celui du 12 avril 1921, déposé avant que le premier n'ait été rapporté est

1. *Journal Officiel*, août 1923, p. 923.

inspiré des mêmes idées libérales et les pousse plus loin en supprimant pour le commerce du raffinage la la taxe de fabrication. Le deuxième projet englobe toutes les questions administratives que le premier avait laissées à un règlement d'administration publique, telle que la question des conditions auxquelles l'autorisation du commerce en gros et du raffinage de pétrole serait accordée.

La création de *l'Office National des Combustibles Liquides* n'était pas prévue dans les projets d'initiative gouvernementale mais est due à un amendement de M. Herriot daté du 25 avril 1921, proposé au cours de la longue discussion des projets par la Commission des Mines de la Chambre. Le texte du projet d'organisation d'un Office du pétrole proposé par le Ministre du Commerce, M. Herriot, et adressé à la Commission des Mines a été adopté presque en entier dans sa forme première et est devenu une partie capitale de la loi de 1925, la partie qui, des art. 5 à 10 va occuper tout particulièrement notre attention.

Après les rapports et les avis favorables au projet du Gouvernement, émanant de la Commission de la Marine Marchande ¹, de la Commission des Finances dans le rapport de M. Leboucq ², ainsi que de la Com-

1. 31 décembre 1921.

2. 23 février 1922.

mission des Travaux Publics et des Affaires Etrangères, la discussion générale du projet fut soumise aux délibérations de la Chambre du 10 juillet 1923. Voté par la Chambre avec de simples modifications de détail, dont l'amendement de M. Lamoureux créant le nom « Office National des Combustibles Liquides », le projet fut déposé sur le bureau du Sénat le 26 juin 1924 et après un rapport favorable de M. Roy au nom des Commissions du Commerce, de l'Industrie, du Travail et des Postes et l'avis de M. Léon Perrier au nom de la Commission des Finances, il a été adopté d'urgence, sans discussion, à la séance du 23 décembre 1924.

Nous venons de voir quelle a été la longue élaboration de la loi du 10 janvier 1925, nous avons constaté la lutte épique entre les deux théories du monopole étatiste, et de libre concurrence commerciale, nous avons assisté à une victoire non pas absolue certes, mais très appréciable de l'idée libérale. Examinons maintenant les dispositions de la loi de 1925 relatives à l'Office National des Combustibles Liquides ; nous verrons ensuite comment s'est développée la lutte pour le monopole qui se poursuit encore aujourd'hui.

CHAPITRE II

Le Régime de l'importation du pétrole et la loi du 30 mars 1928

**Analyse des dispositions de la loi de 1928.
L'Office National des Combustibles liquides
chargé d'appliquer la loi de 1928.**

Un régime libéral des importations fut établi par l'article 1^{er} de la loi de 1925 qui déclare dans son paragraphe premier que « l'importation en gros du pétrole brut, de ses dérivés et résidus, est effectuée en vertu d'une autorisation préalable délivrée par le Ministre du Commerce et de l'Industrie, sur demande de l'intéressé, à « *toute personne ou société qui souscrit à l'engagement de se conformer aux conditions prescrites par la présente loi* ». Mais ce libéralisme ne devait pas durer ; déjà la loi du 4 avril 1926 dans son article 53 stipulait « qu'à partir du 1^{er} avril 1927, les opérations d'importation du pétrole brut, de ses dérivés et résidus ne pourront être faites que par les représentants de l'Etat ou les personnes accréditées par lui ».

Le monopole d'importation est ainsi créé au profit de l'Etat ou d'une société ou régie intéressée, la Commission ayant primitivement opté pour l'exercice du monopole de régie. Pour faire accepter cet article par le Sénat, le Gouvernement a obtenu de la Chambre de spécifier « qu'il appartiendrait à une loi de fixer la modalité d'exploitation du monopole ». L'article 22 de la loi du budget du 31 mars 1927 proroge l'application des dispositions de la loi de 1926 d'un délai supplémentaire d'un an jusqu'au 1^{er} janvier 1928.

Ceci nous mène au vote de la loi du 30 mars 1928 dont relèvent toutes les importations de pétrole en France et qui est à l'origine de l'importante création d'une industrie nationale de raffinage.

Malgré les efforts répétés des partisans du monopole en vue de faire prévaloir au Parlement leur théorie sur le meilleur régime des pétroles pour la France, efforts dont les propositions de M. Margaine et la proposition du groupe socialiste de la Chambre déposée le 7 avril 1927 sont autant de manifestations significatives, le nouveau régime de l'importation du pétrole, d'après la loi du 30 mars 1928, s'inspire de mobiles tout autres que les propositions à tendances monopolistiques. Il ne répond ni à la première proposition de M. Margaine qui préconisait l'octroi du monopole des importations et du raffinage

à une société en régie intéressée, dont les six dixièmes des actions seraient entre les mains de l'Etat, ni à la seconde proposition du même auteur qui voulait confier en régie intéressée, à une société mixte, le monopole de l'importation en soumettant le commerce intérieur et le raffinage à un régime de concessions avec participation de l'Etat aux bénéfices, ni même la contre-proposition de M. Charlot qui présentait sous forme d'amendement à la seconde proposition de M. Margaine, un projet de maintien du régime de 1925 jusqu'en 1933, période pendant laquelle l'Etat, dans une société mixte de raffinage où il posséderait la majorité des actions, « ferait l'apprentissage de son intervention industrielle dans les affaires du pétrole », ni encore à l'idée socialiste du monopole de l'importation en régie directe ; ces diverses tendances ne prévalurent pas au Parlement.

La loi du 30 mars 1928 s'apparente étroitement avec la loi douanière du 16 mars de la même année qui comporte la révision du tarif sur le pétrole, révision motivée dans le projet du Gouvernement pour : 1° protéger la production nationale, 2° encourager la prospection et surtout 3° pour faire revivre, en vue de la défense nationale, l'industrie du raffinage oubliée trop longtemps.

Avant de voter la loi sur les importations du pétrole

que nous étudions ici, le Parlement s'est livré à une étude approfondie au sujet de la situation exacte des pétroles en France. Cette étude confiée aux soins d'une commission spéciale du Parlement, aboutit à l'adoption des motifs déjà compris dans l'avis que donna l'Office National des Combustibles Liquides au Gouvernement en mars 1927, lorsque la prolongation du délai pour l'organisation du monopole fut accordée. Il est intéressant de dresser la liste de ces raisons qui sont encore aujourd'hui de première actualité parmi les arguments invoqués contre le régime du monopole. Ce sont :

a). L'importance de l'effort financier nécessaire pour racheter les installations privées déjà en fonctionnement et pour constituer et alimenter le fonds de roulement ;

b). La très sérieuse répercussion internationale économique, politique et psychologique qu'aurait la création du monopole ;

c). La difficulté de s'assurer éventuellement et même instantanément les produits pétroliers dont le pays ne saurait se passer en cas de l'opposition des trusts et finalement ;

d). L'inopportunité d'instituer un régime qui priverait l'industrie privée des bénéfices qui lui permettent d'acquérir à l'étranger des réserves et des sources de pétrole pour la France.

Pour mieux comprendre l'état de fait qui constitue la base essentielle de la législation de 1928 en matière de pétrole, il est intéressant et utile de constater quelle était la position de la France dans le contrôle des sources de pétrole. Reprenant les statistiques contenues dans le rapport précité de M. Charlot à la Chambre des Députés, nous voyons que sur 156 millions de tonnes, production mondiale de 1926, les sources américaines donnèrent 83 % (Etats-Unis, 70,7 %; Mexique : 8,2 %; Venezuela, 3,4 %; Pérou 1 %), les sources qui bordent la ligne de plissements européenne-asiatique 11,6 % (Russie, 5,5 %; Perse, 3,2 %; Roumanie, 2,1 %; Pologne, 0,5 %), ceux des îles de la Sonde 2 %. La France, l'Angleterre et l'Italie ne tirent de leur sol que 0,2 % de la production mondiale. Tandis que l'Angleterre grâce à la *Royal Dutch* et à son contrôle par la majorité des actions sur l'*Anglo-Persian* s'est assurée 14,74 % de la production mondiale en face de 41,54 % contrôlés par les groupes américains, la France n'a compris qu'après la guerre, l'immense importance de pouvoir compter sur des sources propres riches en pétrole. L'accord de San Remo entre la France et l'Angleterre en date du 24 avril 1920 réservait à la France 25 % des pétroles de Mésopotamie et 50 % des pétroles roumains provenant de concessions ennemies dont les actions seraient acquises par des Français ou des Anglais.

En fait, après de longues et importantes négociations admirablement étudiées dans une thèse de M. de Labarrière sur la Compagnie Française des Pétroles et dont les renseignements nous ont été très précieux, la France par une convention du 17 mai 1924 vit sa participation réduite en ce qui concerne les concessions des vilayets de Mossoul et de Bagdad à 23,75 % de la production. Les *pipe lines* qui transporteront ce pétrole vers la Méditerranée sont terminées et bientôt une nouvelle source de ravitaillement va être ouverte au marché français ; dans un avis de M. Béranger au Sénat au nom de la Commission des Affaires Etrangères, déposé le 12 mars 1928, il est déclaré, qu'en ce qui concerne la production roumaine où participent des capitaux français elle a atteint en 1926, 850.000 tonnes, de même que la production polonaise contrôlée par des capitaux français s'élève à près de 400.000 tonnes. Voici donc un aperçu de la situation à la veille du vote de la loi qui instaura le nouveau régime du pétrole.

La France qui, trop tard, a voulu s'assurer des sources indépendantes de ravitaillement avait laissé disparaître son industrie nationale de raffinage, les chiffres à cet égard sont aussi regrettables qu'éloquents. La proportion du pétrole brut dans les importations françaises était passé de 86 % de brut contre 15 % de produits raffinés en 1903, à 15 % de brut

contre 85 % de produits finis en 1913. En 1926, nous ne constatons sur des importations globales de 2.067.952,4 tonnes de produits pétrolifères que 13.784,6 tonnes de brut¹. Deux raffineries seules fonctionnaient en France l'une à Couchelettes dépend de la filiale française d'une société étrangère, l'*Anglo Persian* et l'autre consacrée aux produits des sources de Pechelbronn. Cette fâcheuse situation est heureusement disparue aujourd'hui où le grand nombre de raffineries nouvelles peut être attribué au régime d'importation qu'établit la loi de 1928.

Avant de voter la loi de 1928, la Chambre des Députés jugea que l'examen détaillé des propositions s'imposait, la question du pétrole était trop importante du point de vue national pour qu'un vote hâtif pût d'une façon satisfaisante régler la question. Une commission mixte de 44 membres appartenant pour moitié à la Commission des Mines, pour moitié à la Commission des Finances fut chargée d'examiner les textes proposés. Cette Commission nommée « Commission relative à l'organisation du monopole des pétroles » ayant écouté les observations de la Chambre syndicale des représentants des sociétés françaises et des trusts étrangers, ainsi que le comité

1. Chiffres extraits de la proposition de M. Margainé à la Chambre des députés le 7 avril 1927, (*Journal Officiel*, octobre 1927, p. 597).

des houillères et les autres intérêts pétroliers du pays, rejeta l'idée du monopole comme non susceptible d'enrayer « *l'action néfaste des trusts* ». Elle fit suivre le rapport de M. Charlot au sujet des trusts en considérant le « problème insoluble en dehors d'une réglementation à leur égard ».

En résumé ce fut le projet du Gouvernement, malgré certaines modifications adoptées et en dépit d'attaques vigoureuses autant de la part des partisans du monopole que des partisans de la liberté du commerce, qui fut adopté par la Commission et qui est en fait la base même de notre législation de 1928. Citons en passant une partie du texte de l'exposé des motifs du projet du Gouvernement : « *Mettre un cran d'arrêt à l'emprise des trusts sur le marché français ; respecter autant que possible ce qu'on appelle, par exagération, leurs droits acquis pour leur permettre d'amortir leurs installations ; déterminer un régime d'importation qui, en pratique ne ferme la porte de notre marché à personne, pas plus aux indépendants qu'aux représentants de la Russie, en un mot « contingenter » raisonnablement tous nos fournisseurs étrangers, de manière à respecter les intérêts des importateurs français qui ont su garder une certaine indépendance ; réserver aussi l'avenir ; pour le moment où le pétrole de Mésopotamie et le pétrole synthétique feront leur apparition indus-*

trielle. En ajoutant à ce programme, la reconstitution de notre industrie de raffinage, nous avons là tous les éléments d'une solution moyenne, équitable, du problème posé, solution qui par ailleurs est susceptible de ménager nos finances nationales ... ».

Passons maintenant à l'examen de la portée de cette loi et en particulier voyons quel est le nouveau rôle que l'Office National des Combustibles Liquides y joue. Les effets pratiques du régime de 1928 seront étudiés dans la troisième et dernière partie de notre travail qui sera consacrée aux développements récents de la situation pétrolifère en France.

La loi du 30 mars 1928, remplace en partie la loi du 10 janvier 1925, tout en laissant intact les articles de celle-ci consacrés à l'Office National des Combustibles Liquides; elle ne s'applique qu'aux importations égales ou supérieures à 300 tonnes par mois. Pour les importations de moindre importance le dernier paragraphe de l'article 1^{er} de la loi de 1928, stipule qu'elles resteront sous le régime de la loi de 1925.

Nous reproduisons dans notre appendice N° III le texte de la loi de 1928, mais avant de revenir à l'organisation de l'Office National des Combustibles Liquides examinons les dispositions les plus importantes du régime de 1928.

L'article premier stipule que toute personne dési-

rant importer du pétrole brut, ses dérivés et résidus en quantités supérieures à 300 tonnes par mois, ne pourra le faire que sous le contrôle de l'Etat et après l'obtention d'une autorisation spéciale. Cette autorisation, nous dit l'article 2 sera accordée par décret rendu au Conseil des Ministres et sur l'avis d'une commission composée du directeur de l'Office National des Combustibles Liquides et d'un représentant de chacun des Ministres des Finances, des Affaires Etrangères, de la Guerre, de la Marine et des Travaux Publics et du Président du Conseil. Le Président de cette Commission sera nommé par le Président du Conseil. L'avis du Conseil d'Etat aussi est exigé : l'utilité d'un avis sur chaque demande d'autorisation réside dans la nécessité de garanties que n'offriraient peut-être pas toujours la Commission de fonctionnaires chargée de donner le premier avis. Cette intervention du Conseil d'Etat n'avait pas été prévue dans le premier projet du Gouvernement, elle fut introduite au Sénat au nom de la Commission des Finances, par M. Chéron et adoptée après les explications éloquentes de M. Caillaux.

L'autorisation spéciale ne pourra être accordée que pour une durée de 20 ans au plus pour les produits bruts et de 3 ans pour les produits raffinés. Dans le premier cas, pourtant, la loi prévoit (art.3 § c.) une exception en faveur de l'industriel qui fait subir des

transformations profondes à son usine pour y appliquer de nouvelles méthodes de fabrication, dans ce cas l'industriel pourra bénéficier d'une prolongation de dix ans de son autorisation d'importation à partir du fonctionnement des dites modifications.

La loi de 1928 impose aux importateurs deux obligations importantes ; l'une tirée de l'art. 2 de la loi du 10 janvier 1925, exige que le titulaire d'une autorisation d'importation constitue des stocks égaux au moins au quart des produits déclarés pendant les douze mois précédents ; ils doivent, comme les personnes soumises au régime de la loi de 1925, assurer la priorité de fournitures aux Services Publics ; l'autre obligation toute spéciale au régime de la loi de 1928 stipule que le titulaire d'une autorisation d'importation assure éventuellement, en proportion de ses importations et à la demande de l'Etat, l'exécution de contrats d'intérêt national pour l'acquisition de pétrole ou de succédanés, soit directement, soit indirectement par participation aux organismes qui seraient constitués à cet effet. Il s'agit évidemment ici d'organismes de répartition seulement.

Par l'art. 5 de la loi de 1928, la situation des personnes qui, avant la promulgation de la loi exerçaient déjà le commerce de l'importation en gros, du pétrole ou de ses dérivés, était assurée. Des autorisations spéciales seraient accordées à ces anciens importateurs

leur assurant un chiffre au moins égal au chiffre maximum de leurs importations annuelles au cours des cinq années précédentes. La révision d'un dixième de plus ou de moins du maximum accordé à un importateur, avec six mois de préavis permet en quelque mesure à l'Etat d'accorder, s'il y a lieu, une nouvelle licence à un importateur intéressant, malgré le fait que des importations déjà autorisées sont un peu au-dessus de la consommation normale.

L'art. 5 est en somme la garantie de la situation acquise souvent considérée comme un *droit acquis* au profit des anciens pétroliers, son vote a été l'objet de sérieuses difficultés et notamment de l'opposition acharnée des socialistes à la Chambre des Députés. A ce sujet nous trouvons de telles déclarations non sans justice de la part de M. Baron : « Nous faisons à la loi le grave reproche de consolider la position des trusts », et plus loin. « Les droits acquis sont ceux des sociétés françaises établies depuis vingt ou trente ans auxquelles les trusts et les filiales des trusts ont arraché, par le contrat de 1925, le pourcentage qui leur était affecté depuis plusieurs décades. Les droits des filiales des trusts ne sont pas des droits acquis, ce sont des droits arbitrairement conquis ».

La renaissance de l'industrie française du raffinage ne libère donc pas le pays du joug des sociétés étrangères tant que celles-ci ont entre leurs mains les sources

de pétrole brut. Ceci ne veut pas dire néanmoins que la création d'une raffinerie française ne soit pas utile, ni même presque indispensable, pour les besoins de la défense nationale, pour l'emploi de la main d'œuvre française et pour préparer le jour tout proche où les ressources françaises en pétrole brut, notamment des champs de la Mésopotamie seront en mesure de constituer une partie importante de la consommation nationale.

Revenons maintenant à l'organisation interne et au fonctionnement de l'Office National des Combustibles Liquides dont nous avons vu le rôle prépondérant pour le régime national des pétroles, d'après les lois de 1925 et de 1928. Nous consacrons à cette question le reste de cette deuxième partie de notre étude.

CHAPITRE III

L'Office National des Combustibles liquides ses buts, ses ressources, son organisation, ses activités

I. SES BUTS

Les buts de l'Office National des Combustibles Liquides sont énoncés dans l'art. 6 de la loi de 1925 qui ne comporte, en somme, que la récapitulation des idées et des desiderata que nous avons étudiés dans les chapitres précédents au sujet de l'élaboration du régime français des pétroles.

L'Office National des Combustibles Liquides a pour mission de recueillir et de fournir aux administrations et industriels français intéressés, toutes informations et documentations pouvant concourir à l'amélioration du ravitaillement du pays en combustibles liquides de toute nature. Il entreprend toutes études à cet effet.

Il peut organiser et subventionner un enseignement

technique touchant les diverses branches de l'industrie du pétrole.

Il coordonne et encourage éventuellement par le moyen de subventions ou de primes, les recherches pouvant aboutir à la découverte du pétrole et à la mise au point de carburants de remplacement.

Il encourage par le moyen de subventions et de primes l'extraction des hydrocarbures contenus dans les minéraux bitumineux du territoire national.

Il émet des avis sur toutes les questions intéressant le ravitaillement du pays en combustibles liquides de toute nature et notamment sur les conditions d'amodiation et la mise en valeur des ressources obtenues par l'Etat, à la suite des accords diplomatiques déjà existants ou à intervenir.

Il est obligatoirement consulté sur tous les projets de loi, de décrets ou d'arrêtés concernant la réglementation de la recherche, du transport, de la manutention, de la mise en dépôt ou distribution des hydrocarbures naturels.

Pourtant l'art. 6 se termine par l'interdiction pour lui de faire des opérations commerciales d'achat pour la revente.

Voici donc les buts de l'O. N. C. L. selon la loi de 1925 nous verrons plus loin en quelle mesure les activités de l'Office réalisent les tâches qui lui ont été imparties.

II. SES RESSOURCES

L'Office National des Combustibles Liquides jouit sous le régime des art. 7 et 8 de la loi de 1925 d'une certaine autonomie financière. Il a des ressources propres et bénéficie en outre d'une large autonomie budgétaire du fait que le Parlement ne vote pas au préalable les dépenses de l'Office, et qu'une comptabilité commerciale est placée au-dessus de la comptabilité administrative. Les recettes de l'Office comprennent :

1°. Le versement effectué par tout importateur de pétrole d'une somme de 10 francs par tonne déclarée pour la consommation ; le service des douanes est chargé de percevoir cette somme pour le compte de l'Office. Pour les produits admis au tarif réduit de la loi du 5 août 1919 portant modification du régime douanier des produits pétrolifères, le versement est réduit à 1 fr. 50 par tonne. Pourtant la moitié de ces recettes sera pendant dix ans à partir de la promulgation de la loi, c'est-à-dire jusqu'en 1935, affectée comme subvention d'encouragement aux navires-citernes battant pavillon français.

2° Les soldes des comptes du Consortium français d'importation de pétrole et d'essence qui seront attribuées à l'O. N. C. L. conformément aux dispositions de la loi du 30 juillet 1920.

3°. Les subventions, dons et legs, libéralités et fonds de concours de toute nature provenant de l'Etat, d'Administrations Publiques, de Chambres de Commerce, d'Associations syndicales ou même de particuliers.

4°. Toutes recettes faites par l'O. N. C. L. en rémunération des services rendus par l'Office au public.

Les opérations du budget de l'Office sont centralisées par un comptable spécial surveillé par le Conseil d'Administration contrôlé par des inspecteurs des finances et justiciable de la Cour des Comptes. L'art. 26 du décret du 14 septembre 1925 sur le fonctionnement de l'Office National des Combustibles Liquides déclare expressément que le comptable spécial dont il est question sera, pour tout ce qui est en dehors du décret, soumis aux mêmes règles que les comptables du Trésor. Enfin le rôle d'ordonnateur est attribué au directeur de l'Office à l'égard du comptable.

Les Comptes de l'Office sont soumis à l'approbation des Chambres dans les trois premiers mois suivant chaque exercice.

III. SON ORGANISATION

L'organisation interne et le fonctionnement de l'Office National des Combustibles Liquides reposent sur le décret du 14 septembre 1925 ¹ modifié par ceux

1. Voir Appendice N° IV.

des 7 septembre 1927, 12 décembre 1928, et 20 juin 1931. Ce décret dans son article premier déclare que l'Office exerce sous l'autorité du Ministre du Commerce et de l'Industrie les attributions qui lui sont conférées par l'art. 6 de la loi du 10 janvier 1925. Il peut par conséquent *faire toutes opérations* se rapportant à son objet, tel qu'il est défini et délimité par cette loi. L'Office est administré par un directeur assisté d'un Conseil d'administration sous l'autorité du Ministre du Commerce.

a) *Le Directeur* nous dit l'art. 2, est nommé par décret sur la proposition du Ministre du Commerce après avis du Conseil d'administration et ne peut être remplacé que dans les mêmes formes. Cette dernière éventualité n'a jamais joué, M. Louis Pineau, le directeur actuel de l'Office ayant été investi de cette charge depuis le début ; d'ailleurs les beaux résultats obtenus par les activités de l'O. N. C. L. constituent le plus éloquent hommage de la sagesse et de l'énergie du directeur actuel.

Le Directeur représente le Ministre du Commerce au Conseil d'administration et dans toutes les commissions, fonctionnant à l'Office, dont il est membre de droit.

Le Directeur peut recevoir du Ministre délégation du droit de contrôle institué par l'art. 12 de la loi

du 10 janvier 1925 ; ce contrôle s'exerce sur l'exécution des dispositions contenues dans la loi, à cet effet, il a le droit d'accès pour ses agents dans les établissements des importateurs et le droit de demander la communication des documents comptables nécessaires à l'exercice de ce contrôle.

Le Directeur, en outre, peut être investi de toutes missions qui lui seraient directement conférées par le Ministre du Commerce et de l'Industrie.

Le Directeur gère les crédits de l'établissement, il peut sans le concours du Conseil d'administration faire tous actes conservatoires, agir en référé et passer des marchés dont le montant ne dépasse pas 10.000 fr.

Il représente l'Office en justice et dans les actes de la vie civile et d'une manière générale, assure sous l'autorité du ministre, le fonctionnement des services.

A la fin de chaque année, le Directeur de l'Office, établit un rapport sur le fonctionnement des services et le soumet au Conseil d'administration.

b). Le Conseil d'administration dont la création et le recrutement ressortent de l'art. 9 de la loi du 10 janvier 1925 et des art. 4 à 10 du décret du 14 septembre 1925 est avec le Directeur l'organe délibérant et actif de l'Office Nationale des Combustibles Liquides.

Le Conseil d'administration est composé de 31 membres non compris le Directeur de l'Office, de nationa-

lité française. Les représentants des ministères et administrations publiques sont choisis parmi les directeurs et chefs de service des administrations publiques. Le Conseil d'administration comprend :

2 membres désignés par le Sénat.

4 membres désignés par la Chambre des Députés.

9 représentant des Ministères et Administrations intéressés (dont au moins un représentant du ministère des finances).

8 représentants de l'Industrie du pétrole et des combustibles (production, transport, raffinage, utilisation).

8 représentants des techniciens et des consommateurs.

Le Président et le Vice-Président sont désignés par le Ministre du Commerce et de l'Industrie.

Les Membres du Conseil d'administration sont nommés pour quatre ans et sont renouvelés par moitié tous les deux ans. Leur mandat est renouvelable.

La désignation des membres des trois dernières catégories ci-dessus est faite conformément aux limites respectivement imparties par l'art. 9 de la loi sus-visée par les Ministres des Travaux Publics, de la Guerre, de la Marine et du Commerce et de l'Industrie.

Le Conseil d'administration se réunit au moins une fois tous les deux mois. Il ne peut valablement délibérer que si le tiers au moins des membres en exercice assiste à la séance.

Les délibérations du Conseil d'administration sont définitives à moins que, dans le délai d'un mois elles n'aient été annulées par arrêté du Ministre du Commerce et de l'Industrie pour excès de pouvoir ou pour violation d'une disposition législative ou réglementaire.

Toutefois une certaine catégorie de délibérations à cause de leur importance ou de leur caractère spécial ne deviennent définitives qu'après avoir été approuvées par le ministre¹.

III. SES ACTIVITÉS

a) *Recherches Pétrolières*

Le rapide développement de l'industrie de l'automobile, ainsi que l'emploi du pétrole et de ses dérivés en quantités de plus en plus importantes dans toutes les branches de la vie quotidienne, que ce soit le chauffage au mazout, l'adoption très large de moteurs à huile lourde ou l'extension aux campagnes des bienfaits du gaz pour les usages domestiques sous la forme du butane, expliquent le rapide accroissement de la consommation française de cette matière. Par exemple nous constatons la progression en chiffres ronds de 3.000.000 de tonnes en 1929, 4.000.000 de tonnes en

1. V. Appendice. Texte du décret du 14 septembre 1925 art. 10.

1931, 4.500.000 tonnes en 1932 pour atteindre 5.850.000 tonnes en 1933 ce qui représente une augmentation du simple au double en quatre ans. Il n'y a aucun doute que ces chiffres seront dépassés à l'avenir, dès la reprise des affaires, grâce à l'intensification de la consommation industrielle et à l'extension dans les campagnes de ce combustible très avantageux.

Les ressources actuelles de la France en face de cette demande croissante ne représente que peu de chose. Pour constater ceci, il nous suffit d'en dresser le bilan : 70 à 75.000 tonnes de pétrole brut (en 1933 exactement 78.000 tonnes) provenant de Pechelbronn en Alsace ;

Quelques centaines de tonnes extraites des gisements de Gabian ;

4 à 5.000 tonnes d'huile de schiste.

Voilà le maigre résultat de la production métropolitaine qui peut être considérée en face de la consommation comme presque inexistante. Cet état de choses est préjudiciable à l'économie nationale en temps de paix et en cas de guerre, ou même de crise, pourrait être dangereux au salut du pays. L'Office National des Combustibles Liquides a essayé d'y remédier par une politique de recherches en France, dans les colonies et dans les Pays de Protectorat. Examinons quels en ont été les résultats :

I. En France. La découverte du gisement de Gabian dans l'Hérault a provoqué des espoirs qui ne se sont pas réalisés. Le programme des recherches de l'Office dans l'Hérault à Gabian, à Rabieux et à Nébian ainsi qu'en Limagne n'a apporté aucune découverte nouvelle d'importance commerciale. D'après l'étude de M. Bihoreau l'éminent sous-directeur des services techniques de l'Office, le gisement de Gabian qui n'a cessé d'apporter son modeste tribut à la production nationale 2.180 tonnes en 1928 ; 2.875 tonnes en 1929 ; 1.880 tonnes en 1930 ; 920 tonnes en 1931, est sur le point d'être épuisé. De nombreux forages dans les régions avoisinantes sont restés stériles et il a été décidé en 1931 de suspendre les travaux de forage pour se borner à l'exploitation des puits productifs jusqu'à l'épuisement de ceux-ci. De même les forages dans la région voisine du Lodévois, les sondages de Nébian et de Rabieux ont été suspendus en 1930 sans avoir donné de résultats.

En Limagne, le sondage de Mirabel poussé jusqu'à 1.300 mètres sans rencontrer de nouvelles venues de bitume a été arrêté et remblayé. La prospection géophysique en 1927 et en 1928 a été défavorable à la continuation de recherches dans cette région.

Les explorations qui se poursuivent dans les autres régions, la Haute-Savoie et le Jura en particulier semblent jusqu'ici destinées à rester aussi infructueuses.

En résumé, l'utilité de ces recherches se bornent à avoir contribué à généraliser l'emploi des méthodes nouvelles de prospection et à avoir permis l'exploration géologique du sous-sol national. Ces leçons ne manqueront pas de permettre aux ingénieurs géologues français d'explorer avec une plus grande efficacité les richesses encore inconnues des colonies et des Pays de Protectorat.

II. Dans les Colonies et les Pays de Protectorat :

Tunisie. — Ici trois régions, le Kef Bou Debbous, Slougua et Ain Rhelal présentent des indices de gisements intéressants. De récents travaux géophysiques prouvent que les sondages effectués depuis quelque temps par des sociétés privées ont été mal placés. Le Gouvernement tunisien avec l'Office National des Combustibles Liquides et la Compagnie française des pétroles, en tenant compte de ces nouvelles considérations ont créé le *Syndicat d'études et de recherches pétrolières en Tunisie* qui a commencé à exécuter un forage à Ain Rhelal, forage poursuivi au milieu de très grosses difficultés (2300 mètres de profondeur fin 1932).

Maroc. — De nombreux suintements sur une longueur de 300 km entre Larache et Taza sur la frontière du Rif ont attiré depuis longtemps l'attention

des prospecteurs. Diverses sociétés étrangères de 1912 à 1920 ont effectué des reconnaissances géologiques sommaires dans la région. Mais d'autres régions plus riches attirèrent l'attention des trusts qui abandonnèrent leurs prospections marocaines. La politique française du pétrole après la guerre a été le début de recherches sérieuses. Dès 1919 dans le Djebel Tselfat (région de Petit-Jean) un premier résultat notable fut obtenu par un forage de la *Compagnie Chérifienne de recherches et forages*.

Dans le Gharb quelques mois plus tard un gisement d'huile a été découvert par un forage de la *Société des mines de Beni Aïcha (Yowanowitch)*.

Mais devant l'énorme effort nécessaire pour la prospection scientifique dans cette région, effort technique autant que financier, les petites sociétés qui avaient entrepris des recherches avec trop peu de capitaux abandonnèrent la lutte et laissèrent, sans le résoudre, le problème de l'existence même d'importants gisements sur le sol marocain.

Ce ne fut qu'en 1928 que le Gouvernement du protectorat désirant mettre en valeur ses richesses minières se chargea lui-même des recherches pétrolières. Une puissante organisation, constituée par le *Bureau de recherches et participations minières* agissant pour le compte du Protectorat, fut mise sur pied avec la collaboration, d'une part des sociétés privées la So-

ciété Financière Franco-Belge de Colonisation dite Financo société belge « Ougrée Marihaye », la compagnie Lille-Bonnière-Colombes, la Compagnie Française des Pétroles, et d'autre part des intérêts officiels de la métropole représentés par l'Office National des Combustibles Liquides. Ce groupe se proposait la tâche imposante de la prospection rationnelle de plus de 400.000 hectares. Equipé avec tout ce que la technique moderne a de plus perfectionné les prospecteurs ont foré depuis le début plus de 12.000 mètres en reconnaissance du sous-sol et actuellement la moyenne des forages est de 700 mètres par mois. Il est peut être trop tôt pour parler de résultats mais un brillant avenir semble désormais certain, car au mois de mars 1934, dans le Djebel Tselfast, les forages ont atteint à 400 m. de profondeur au puits 26 un gisement qui donne 250 tonnes par jour, ce qui est comparable à la production d'un bon puits de la Roumanie. La couche mère est enfin atteinte et nous pourrons prévoir déjà qu'il sera possible aux géologues de suivre la formation dans toute l'Afrique du Nord jusqu'en Tunisie. Cette découverte passée inexplicablement sous silence par la presse métropolitaine peut avoir une portée telle que toute la politique française des pétroles en subira une nouvelle orientation.

Dans tous les cas, la prospection marocaine aujourd'hui entre dans la phase des solutions et avec son

équipement perfectionné, elle pourra d'une façon définitive poursuivre l'inventaire et la production des richesses pétrolifères cachées dans le sous-sol du pays.

Afrique équatoriale française. — Au Gabon et au Moyen Congo, il existe des présomptions sérieuses d'une production future de pétrole. Le littoral de l'A. E. F. se présente surtout au point de vue pétrolifère sous un jour exceptionnellement favorable.

« Les recherches entreprises depuis quatre ans en collaboration avec l'Office National de Combustibles Liquides, déclare M. Antonetti, ont permis de déceler, dans la région de Pointe Noire, du Kouillou et de Fernand Vaz, l'existence de roches mères et la présence en surface et en profondeur de roches magasins ».

Les dernières recherches géologiques et de prospection électrique dans la région de Pointe Noire faites en 1932 font ressortir que cette région offre un intérêt inférieur aux autres régions pétrolifères du Gabon et du Moyen Congo.

La reconnaissance générale du bassin pétrolifère du Gabon a été poursuivie en 1932. De nouveaux indices de pétrole ont été signalés au Lac Ngéné dans la région qui, au nord de l'Ogoqué, fait face aux indices déjà connus de Nkogo. L'importance de ces derniers s'en trouve considérablement accrue. Dans la vallée du Rembo N'Komi et plus spécialement aux environs

de la source de pétrole de Madila les recherches ont été particulièrement intenses, si bien que le dôme de Madila se présente dans des conditions si favorables et si précises qu'on envisage sans retard l'exécution d'un sondage d'exploration pour l'huile.

Tout permet de croire qu'éventuellement un riche gisement pourra être découvert et qu'une nouvelle source de ravitaillement s'ouvrira ici pour la France métropolitaine.

Madagascar. — Il y a quelques années, on avait eu l'espoir d'exploiter les grès bitumineux qui se trouvent en gisements importants à Madagascar.

Aujourd'hui une telle exploitation ne paraît plus commercialement possible, l'opération ne serait pas rémunératrice, à cause de la faible teneur en huile des grès et aussi des difficultés matérielles du traitement. Toutefois, on a encore l'espoir de trouver sous ces grès bitumineux des gisements pétrolifères plus importants ainsi que dans la région qui se trouve à l'Ouest sous le jurassique qui atteint ici plusieurs centaines de mètres d'épaisseur. Ces deux régions vont subir des travaux de prospection dans un avenir immédiat, le premier sondage serait effectué au voisinage d'Andrafravolo.

Un important travail de topographie et de géologie reste à faire dans la Grande Ile et avec un programme

de six à huit sondages étagés sur une période de 5 à 6 ans, les recherches effectuées sous la direction de l'Office National des Combustibles Liquides aboutiront nous l'espérons, à une découverte de ressources pétrolières.

Cameroun. — Dans la région de Bambou où un suintement pétrolière fournissant quelques litres de pétrole par jour est connu de longue date, les géologues présument l'existence d'un anticlinal. Une prospection géophysique faite en 1931 n'a pas pu situer l'emplacement le plus favorable pour effectuer un forage, des recherches sur une plus grande étendue auront probablement plus de succès, elles sont aujourd'hui en cours d'exécution.

Martinique. — La mission géologique qui est allée à la Martinique pour contrôler les indices de pétroles qui y avaient été signalés est arrivée aux conclusions suivantes : la seule manifestation indiscutable consiste en dépôts d'asphalte sur les roches des côtes méridionales et orientales de l'île, ce sont très probablement des huiles amenées par la mer et provenant de quelques suintements sous-marins. Les chances de trouver du pétrole à La Martinique paraissent par conséquent assez faibles et la prospection de l'île n'a pas été poussée plus avant.

Nouvelle-Calédonie. — Au cours de l'année 1931, la Nouvelle-Calédonie a fait l'objet d'une prospection intensive. La délimitation des terrains où quelques forages pourraient être faits à titre de recherches a été établie. Mais vu la petite étendue de la zone intéressante, il est peu probable qu'un gisement important y soit trouvé.

* * *

Nous avons fait ce parcours rapide de l'empire colonial français pour voir où en sont les recherches faites par l'Office National des Combustibles Liquides. S'il est trop tôt pour se prononcer sur les possibilités de découvertes de grandes richesses pétrolifères, nous constatons que les indices notés sont assez importants pour justifier pleinement l'effort fait par l'Office en matière de prospection et c'est avec plaisir que nous voyons l'énergie et la ténacité avec lesquelles cet organe de l'Etat français poursuivra la tâche entreprise jusqu'à un résultat décisif, qu'il soit positif ou négatif. En terminant cette partie de notre étude, nous formons le vœu que la récente découverte marocaine réalise le couronnement de tant d'efforts français.

(Avant d'abandonner l'activité française pour l'approvisionnement du marché national, il nous faut citer *La Compagnie Française des Pétroles* qui, béné-

ficiaire des accords de San Remo, s'est assurée pour la France, 23,75 % de la production pétrolière des riches terrains de Mossoul. Le pipe-line français fonctionnera au début de 1935 et constituera la plus riche ressource française en pétrole brut. Nous renvoyons nos lecteurs désireux de se documenter sur cette question à l'excellente thèse de M. de la Barrière sur « *Les Sociétés de Pétrole à participation de l'Etat* »).

b). RAFFINAGE

Nous avons déjà vu que l'insuffisance de la protection douanière accordée à l'industrie nationale de raffinage a provoqué, à partir de 1903, jusqu'après la Grande Guerre la disparition totale de cette industrie en France. Les mesures prises en 1919 qui consistaient à admettre sans taxe le pétrole brut tout en percevant des droits sur les différents produits qui en étaient extraits et en soumettant les raffineurs à la surveillance des agents de la douane, ont été insuffisantes pour faire renaître une industrie depuis si longtemps abandonnée. La protection des raffineurs français qui équivaut à l'établissement d'une politique nationale de raffinage n'a été rendue possible que par la loi de 1928 que nous avons examinée en détail dans les pages précédentes. Nous avons déjà

traité la question des avantages politiques et économiques d'ordre général qu'offre une industrie nationale de raffinage. Examinons maintenant pourquoi et comment les pétroliers eux-mêmes ont intérêt à la création et au fonctionnement d'une telle industrie sur le sol national.

La question qui se pose depuis longtemps est de savoir s'il vaut mieux raffiner le pétrole brut au lieu même de sa production, et expédier les produits distillés aux grands centres de la consommation, ou s'il ne serait pas préférable de transporter le pétrole brut jusqu'aux centres de consommation et de le traiter dans des raffineries situées loin des terrains pétrolifères ?

Les deux thèses ont trouvé des défenseurs convaincus mais il semble que la thèse du raffinage près des centres de consommation soit destinée à l'emporter. Les grands marchés de l'Europe occidentale : la Grande-Bretagne, l'Allemagne, l'Italie, l'Espagne et la Belgique qui comptent parmi les plus gros consommateurs ont très nettement opté en faveur de cette théorie, et depuis quelques années nous constatons la création d'importantes usines de raffinage dans ces pays.

La thèse du raffinage loin des champs pétrolifères n'est nullement nouvelle. L'expérience aux Etats-Unis a démontré que le raffinage près des puits était

à la fois irrationnel et coûteux. Les champs pétrolifères s'épuisent et de nouveaux champs sont découverts, on ne peut guère concevoir le déplacement périodique d'importantes raffineries. L'immense développement des réseaux de pipe-lines aux Etats-Unis a été conçu expressément pour amener le pétrole sur de grandes distances aux raffineries qui se trouvent dans les grands centres de consommation ou de distribution.

Le pétrole du Mexique, malgré l'existence de raffineries importantes dans ce pays, est en très grande partie depuis 1920, expédié sous forme brute à destination d'usines de raffinage à l'étranger très loin du lieu de production.

En ce qui concerne le Venezuela et la Colombie, la situation est telle que l'on ne trouve aucune raffinerie digne de ce nom dans l'un ou l'autre de ces pays, 90 % de leur production de pétrole brut étant traité à l'étranger.

Le cas de la Perse est tout aussi frappant. Les raffineries existant sur place ne servant qu'à des opérations de topping pour l'extraction des produits destinés aux marchés avoisinants d'Asie ou de l'Afrique du Sud. Ce topping serait dans tous les cas nécessaires pour du pétrole brut qui doit être transporté sans danger d'explosion à travers la chaleur torride de la Mer Rouge.

Il y a d'autres avantages que ceux que nous avons analysés, notamment le coût du transport et les assurances pour le pétrole brut sont moindres que pour les produits distillés.

Il est aussi plus rationnel de traiter le pétrole brut dans le pays consommateur, ce qui permet d'en extraire les produits en quantités et qualités exactes demandées par ce pays.

Une industrie nationale de raffinage peut enfin servir de base à un commerce fructueux d'exportation de produits raffinés.

Tels sont les motifs qui ont été à la base du vote de la loi sur les douanes du 16 mars 1928 sur l'initiative de l'Office National des Combustibles Liquides, loi qui protège les raffineries françaises avec des droits de 10 francs 50 par hectolitre d'essence et de pétrole lampant et de 33 francs par quintal d'huile de graissage. D'autre part, la loi sur l'importation du pétrole du 30 mars 1928 a créé le régime des *licences d'importation* pour les raffineurs. Jugeant que les raffineurs travaillant en France avaient besoin d'une certaine stabilité sans laquelle il leur serait impossible d'investir les fonds nécessaires à la construction de leurs usines, la législation française leur a accordé une licence de vingt ans au lieu de la licence normale de trois ans. Ces licences portent sur les quantités de dérivés à livrer sur le marché interne

français et non sur les quantités de pétrole brut à importer. Il aurait été trop difficile de prendre les quantités de brut à l'importation à cause de la variété des pétroles bruts et de la grande diversité des méthodes de traitement.

Une Commission officielle chargée de la répartition de ces licences a agi avec une impartialité scrupuleuse à l'égard de chaque importateur. La loi même avait stipulé que chaque société existant au moment de la promulgation de la loi serait autorisée à importer en France la même quantité de pétrole qu'elle avait importée l'année précédente, cette quantité ayant été largement augmentée au fur et à mesure de la croissance des besoins de la France.

Pour les compagnies qui ont reçu l'autorisation de raffiner en France, les quantités de produits raffinés autorisés correspondent à peu près aux quantités de pétrole brut qui figurent dans la liste que nous dressons ci-dessous (voir tableaux à l'appendice).

1° *Société Franco-Américaine de raffinage*

(Standard Oil C^o of New Jersey) 1.000.000 T

2° *Société des Pétroles Jupiter* (Royal

Dutch Shell) 750.000 T

3° *Société Générale des Huiles de Pétrole*

(Anglo Persian Oil C^o Ltd) 450.000 T

4 ^o Société des Raffineries de la Vacuum Oil S.A.F. et de la Compagnie Industrielle des Pétroles (Socony-Vacuum).....	350.000 T
5 ^o Société Pechelbronn-Ouest	314.000 T
6 ^o Compagnie des Produits chimiques et Raffineries de Berre	300.000 T
7 ^o Raffinerie de Pétrole du Nord	280.000 T
8 ^o Société des Raffineries de Pétrole de la Gironde (Texas C ^o).....	270.000 T
9 ^o Compagnie Française de Raffinage..	800.000 T
10 ^o Société des consommateurs de Pétrole.	44.000 T

Les renseignements si aimablement fournis par le service des informations le plus qualifié, nous permettent d'établir dans le tableau suivant l'état actuel de l'industrie nationale de raffinage avec les noms des compagnies, le montant total des produits pétrolifères qu'elles sont autorisées à vendre, l'emplacement des raffineries et leur capacité de traitement approximatif :

TABLEAU A

Compagnies	Quantités des produits dont la vente est autorisée en France	Emplacement des raffineries	Capacité de traitement des raffineries (approximative)
	Tonnes		Tonnes
C ^{ie} Française de Raffinage	562.000	Gonfreville, Normandie Martigues, Provence.	800.000 En construction
Sté Franco-Américaine de Raffinage (S.O. of New-Jersey, Gulf et Atlantic Refining)	578.000	Port-Jérôme.	1.000.000
Sté des Pétroles Jupiter (Royal Dutch-Shell)	422.300	Petit-Couronné, Normandie. Pauillac, Gironde.	440.000 310.000
Sté Générale des Huiles de Pétrole (Anglo-Persian)...	253.000	Courchelettes, Nord. Lavera, Nord.	240.000 420.000
Sté Pechelbronn Ouest ...	213.500	Merkwiller, Alsace. Donges, Loire-Inférieure.	48.000 En construction
C ^{ie} des Produits Chimiques et Raffineries de Berre...	222.750	Berre, Provence.	500.000
Vacuum Oil C ^o et C ^o Industrielle des Pétroles	213.000	Port-Jérôme, Normandie. Frontignan, Provence.	330.000 150.000
Sté La Raffinerie de Pétrole du Nord	167.900	Dunkerque, Nord.	360.000
Sté les Raffineries de la Gironde (Texas Corp.)....	162.000	Bec d'Ambez.	360.000
Sté les Consommateurs de Pétrole	22.500	Donges, Loire-Inférieure.	72.000

Ainsi donc nous constatons que presque toutes les raffineries envisagées sous le régime de la loi de 1928 sont maintenant en exploitation. Certains résultats réclament notre attention toute particulière et constituent des preuves éclatantes de la valeur de la législation de 1928.

L'étude des statistiques françaises d'importation apprend d'abord que les importations de pétrole brut sont passées de 518.559 tonnes en 1931 à 2.739.674 tonnes en 1933, alors que les importations d'essence sont passées pendant le même période de 2.150.882 tonnes à 1.716.007 tonnes ; celles du pétrole lampant de 192.760 tonnes à 92.969 tonnes, et celles des huiles de graissage de 235.077 tonnes à 197.922 tonnes. Cette modification dans la répartition des chiffres d'importation se traduit par de grandes économies dans l'exportation des capitaux, alors que la valeur des 4.036.885 tonnes importées en 1931 avait été de 1.948.445 mille francs celles des 5.851.240 tonnes importées en 1933 n'avait été que de 1.744.644 mille francs.

L'accroissement des importations de 1931 à 1932 a été de un million et demi de tonnes et la diminution du capital nécessaire à ses acquisitions a été de 200 millions de francs environ.

D'autre part, le Gouvernement a imposé aux constructeurs de raffineries l'obligation d'utiliser du maté-

riel français sauf dans les cas d'impossibilité absolue. Les raffineries sont unanimes à reconnaître l'excellence du matériel qui leur a été livré. Sur une dépense totale de deux milliards de francs environ pour les constructions, plus de 95 pour cent ont été ainsi versés à l'industrie française.

En résumé, il est nettement démontré que l'industrie nationale de raffinage constitue un élément très favorable à la balance commerciale de la France.

Pourtant une telle différence de valeur ne saurait être attribuée au seul fait de l'adoption en France d'une politique de raffinage. Il faut aussi ne pas oublier la baisse générale des prix survenue en 1933. Toutefois sans exagérer, nous pouvons dire que les bénéfices réalisés doivent être à peu près attribués par moitié à la baisse générale des prix et aux opérations de raffinage en France.

Grâce à M. Filhol de l'Office National des Combustibles Liquides à qui nous devons tant de précieuses statistiques sur le fonctionnement et les activités de cet organe, nous avons pu résumer dans le tableau suivant d'après les statistiques douanières où ne paraissent dans les sorties que les quantités dédouanées, les opérations effectuées par les usines exercées en en 1933.

TABLEAU B

PRODUITS	Produits entrés dans les usines exercées		Produits sortis des usines		
	Tonnes	Prix moyen à la tonne (estimation de la douane) 1933	Tonnes	Prix moyen à la tonne (estimation de la douane)	Valeur totale en milliers de francs
		frs.		frs.	frs.
Pétrole brut	2.715.541	212.6	155.460	394.8	45.583
Pétrole lampant ...			696.725	404.8	282.034
Essences supérieures			68.640	368.5	24.603
Essences ordinaires.			123.266	1.110.9	137.026
Huiles de graissage.			263.503	267.7	70.271
Gas oil			675.803	136.6	92.314
Fuel oil			221.370	332.7	73.649
Road oil					
Coke de pétrole ...			9.365	567.9	5.318
et brais durs ...			3.217	1.833.5	5.898
Paraffine					
TOTAL	2.715.541		2.176.439		736.696

L'écart de 539.294 tonnes entre le montant des produits sortis des usines de raffinerie et celui du pétrole brut qui y est entrée, s'explique par le *stockage* à l'intérieur des usines du pétrole brut ou de produits raffinés. Il faudrait évidemment pouvoir prendre en considération les statistiques exactes des produits stockés, mais en l'absence de celles-ci nous pouvons dire, quoiqu'il en soit pour les stocks, que les simples chiffres que nous reproduisons ci-dessus montrent déjà une économie de 150 millions de francs par an.

Il faut ajouter à ce qui précède que les exportations françaises de produits pétrolifères sont passées de 60.100 tonnes en 1931 à 200.000 tonnes environ en 1933.

Tels sont les heureux résultats de la nouvelle politique française de raffinage.

c) Carburants de remplacement.

L'alcool et le Carburant National. —

Ce fut au milieu de la Grande Guerre, et pour les besoins de la défense nationale, que prit naissance ce que nous appelons le « Service des alcools ». Par *la loi du 30 juin 1916*, l'Etat institue en France le monopole de l'alcool dit industriel, se réservant ainsi les alcools de grains, de betteraves et de mélasses.

Devant les augmentations rapides, même inquiétantes, des stocks d'alcool dans la période d'après-guerre

il fallut trouver en dehors de l'industrie des produits chimiques, de la parfumerie, de la vinaigrierie, etc... un débouché important pour les alcools. Le Service de l'alcool continuait à reprendre l'alcool pour l'Etat, et la situation devenait tellement grave que par *l'art. 6 de la loi du 28 février 1923*, il fut décidé que le marché des carburants jouerait le rôle de soupape de sûreté : on imposa donc aux importateurs d'essence l'obligation d'acquérir de l'Etat chaque mois une quantité d'alcool correspondant à 10 pour cent en volume de la quantité d'essence dédouanée par eux. L'art. 7 de la même loi permet au service de l'alcool d'abaisser les prix pour les alcools destinés à la force motrice, en lui affectant la taxe temporaire de peréquation de 5 francs par hectolitre, qui avait été instituée par la loi du 9 juillet de la même année.

L'arrêté du 31 mai 1923 fixa à 50 pour cent d'alcool et d'essence la proportion du mélange, et créa ainsi ce que nous appelons aujourd'hui *le carburant National*.

En 1923, après une hausse de la consommation d'alcool qui atteint le montant de 174.000 hectolitres, les stocks s'épuisèrent rapidement et l'alcool vint à manquer. A partir de 1927 et surtout de 1928 les fournitures d'alcool reprenaient à cause de la crise des sucres et les importateurs de nouveau durent acquérir du service de l'alcool 300.000 hectolitres au cours de l'exercice 1929 à 1930.

Mais les consommateurs s'intéressaient peu au carburant national et en même temps les reprises par les importateurs de pétrole se montraient insuffisantes. L'intervention de l'Office National des Combustibles Liquides devint nécessaires et sur son initiative le Parlement vota *la loi du 4 juillet 1931* qui imposa aux importateurs l'obligation d'ajouter en mélange 25 à 35 pour cent d'alcool à toute l'essence importée, à l'exception de l'essence dite tourisme. Cette même loi porte le montant de la taxe de péréquation de 5 francs à 10,40 francs l'hectolitre.

L'art. 36 de la loi portant fixation du budget général pour l'exercice 1932 oblige les importateurs qui n'ont pas fait *régulièrement* leurs reprises d'alcool à payer une indemnité de 0,25 par jour de retard et par hectolitre d'alcool pur. Cette loi qui imposait une charge très lourde aux importateurs a été vivement attaquée par ceux-ci qui en ont référé au Conseil d'Etat ; en attendant sa décision, l'application de ces dispositions a été suspendue.

L'arrêté du 1^{er} juillet 1932 qui abroge l'arrêté du 31 mai autorise, sous certaines garanties techniques, le mélange en proportions déterminées par l'arrêté, de l'alcool à toutes les essences servant à la force motrice.

Le nouveau régime des alcools, comme celui des essences, ressort de l'art. 20 de la loi tendant au rétablissement de l'équilibre budgétaire du 23 décem-

bre 1933¹. Cette loi supprime à partir du 1^{er} janvier 1934 les droits de circulation pour tous les véhicules automobiles employant un combustible liquide et abroge ainsi des taxes prévues par les art. 3 et 6 du décret du 21 décembre 1926. Il remplace ces droits, par un droit de 50 francs par hectolitre perçu sur tous les combustibles liquides à l'exception de ceux employés par l'agriculture et par les transports en commun pour lesquels un droit de 25 francs par hectolitre sera perçu. Cette exonération d'ailleurs ne s'étend qu'aux combustibles employés aux usages bien définis que nous venons de signaler à condition qu'ils renferment au moins 30 pour cent d'alcool.

Une série de décrets et d'arrêtés récents vient compléter ce nouveau régime de combustibles de mélange. Le rôle de l'Office National des Combustibles Liquides n'a cessé d'être au premier plan de cet important mouvement législatif et son avis a évité et au Parlement et au pays bien des écueils dangereux.

Depuis 1927-1928, la quantité d'alcool carburant livré à la consommation a été la suivante :

1927 /28	16.160 tonnes
1928 /29	17.680 »
1929 /30	28.000 »
1930 /31	52.080 »
1931 /32	69.280 »
1932 /33	176.000 »

2.000.000 hectolitres ; densité 0,88.

1. Voir texte à l'Appendice.

Benzol. —

En vue de favoriser la production de benzol en France, l'Office National des Combustibles Liquides a fait voter des textes législatifs faisant bénéficier le benzol produit en France d'un régime d'exonération totale ou partielle des taxes intérieures.

La production du benzol a cru dans les proportions suivantes : de 62.000 tonnes en 1927, la production passe à 79.200 tonnes en 1929 à 81.000 en 1930, depuis un recul dû principalement à la crise des cokeries et des aciéries à ramener la production en 1931 à 78.000 tonnes et en 1932 à 68.200 tonnes ¹.

Sur le total de la quantité produite, le tiers environ est utilisé par des industries, le reste sert à l'alimentation des moteurs.

En passant, notons que le benzol possède vis à vis de l'essence un grand nombre d'avantages ; à quantité égale, il fournit plus de calories que l'essence. Sa propulsion plus faible à la détonation que l'essence en fait le combustible idéal pour les moteurs à forte compression. On arrive même en pratique à une économie par rapport à l'essence de 30 pour cent en employant un taux de compression approprié. L'usage du benzol même lorsqu'il est mélangé à l'essence évite un grand nombre de dégradations aux moteurs. Pour

1. Voir tableau de la production du benzol parmi les Tableaux annexes.

ces raisons, il nous semble que l'avenir réserve à ce produit une extension bien plus grande que dans le passé. Pour cela, on n'attend que la remise en activité des industries de l'acier dont, nous venons de le voir, le benzol est presque un sous-produit. La France d'ailleurs, riche en charbon et en acier, a tout intérêt à encourager l'emploi de ce combustible.

Huiles de Schistes. —

Il devient de nouveau possible aux raffineries des huiles de schistes de travailler avec profit maintenant que la loi du 23 février 1933 sur l'avis de l'Office National des Combustibles Liquides a, dans son art. 20 exonéré des droits de 50 francs par hectolitre les huiles et essences de schistes de provenance française. Nous souhaitons qu'avec ce régime qui se traduit par une prime à la production de 50 francs par hectolitre, cette vieille industrie française des schistes bitumeux revoie de nouveau la prospérité et reçoive ainsi une récompense pour l'effort national qu'elle a fourni avant et pendant la Guerre. Il est regrettable que la France ait oublié pendant si longtemps une source nationale de carburant qui, quoique peu importante, aiderait tout de même à subvenir aux besoins nationaux. Rendons hommage à l'O.N.C.L. qui lui n'a pas oublié cette industrie et qui a émis l'avis qui sera la base de sa renaissance.

d.) Armement — Navires citernes.

Nous avons vu dans la première partie de notre ouvrage combien précaire fut la situation de la France à la veille de la Guerre lorsque sa flotte pétrolière, pour des raisons particulières sur lesquelles nous n'avons pas à revenir, était presque inexistante. Au lendemain de la guerre, il fut sagement décidé qu'une telle situation ne devrait jamais se répéter et qu'en cas d'alerte la nécessité du recours au pavillon étranger aussi gênant que dangereux serait définitivement écartée.

L'art. 7 de la loi du 10 janvier 1925 et la loi du 10 juin 1926 ainsi que les mesures d'encouragement votées sur l'initiative de l'Office National des Combustibles Liquides ont assurés à la France une belle flotte pétrolière. Celle-ci de 45.000 tonnes au lendemain de la guerre est passée à la fin de 1931 à 369.000 tonnes.

e) Recherches scientifiques ; formation de spécialistes.

Il existe, à côté des services techniques de l'Office National des Combustibles Liquides, toute une série d'activités dans le domaine de la recherche scientifique et des études. Chaque année, l'Office accorde à de nombreux savants l'aide matérielle sous forme de

subventions leur permettant d'approfondir les aspects si divers de la question générale des combustibles et de leur emploi dans les moteurs. Une importante partie de ces recherches sont consacrées tous les ans aux hydrocarbures de remplacement.

Dressons la liste des centres scientifiques subventionnés par l'Office et nous comprendrons la grande portée de ces travaux.

1°. L'Office a doté d'un important outillage *la station nationale de recherches et expériences de Bellevue*.

2°. En 1924, il a participé à la création de la *Société Nationale de recherches sur le traitement des combustibles*. Avec un conseil de savants éminents, l'Office participe dans le capital de cette société avec 50 %

3°. *Le laboratoire de géologie appliqué au pétrole* consacré à l'étude des questions intéressant la prospection.

4°. *L'institut de la houille* dont l'objet est l'étude des industries chimiques issues de la transformation de la houille et de ses dérivés.

5°. *Le centre de cellulose* consacré à l'étude de la cellulose qui peut constituer une source importante de carburants de remplacement.

6°. *Le centre du ricin* s'occupe de l'encouragement de la culture du ricin et grâce à l'Office des études sur les huiles de graissage (à base de l'huile de ricin), l'étude

du traitement des hydrocarbures et des phénomènes de *cracking* est poursuivie dans le laboratoire de pétrole de Strasbourg.

Du point de vue de l'enseignement technique, l'Office National des Combustibles Liquides a fait, en créant, *l'Ecole Nationale supérieure du pétrole à Strasbourg* une œuvre dont la France et le monde devrait lui être reconnaissants. Les travaux et l'enseignement de cette école en formant un grand nombre de brillants ingénieurs permettent à la France de se créer un groupe d'hommes compétents, prêts à lui assurer sa place dans le monde du pétrole.

En outre, l'Office a fondé avec l'Ecole Nationale supérieure d'aéronautique, une école pour l'étude des applications mécaniques des combustibles liquides.

Enfin, avec le concours de la Société de Pechelbronn, l'Office a organisé un enseignement technique destiné à la formation des maitre-sondeurs. Organisation qui aura son rôle important à jouer dans l'exploration et la prospection du grand empire colonial français.

Le bilan des activités que nous venons de tracer rapidement est pour nous la meilleure preuve de l'activité de l'Office National des Combustibles Liquides. En face d'une telle série d'heureux résultats, qui pourra nier l'intérêt du travail exécuté ou l'utilité de cet Office ? Nous souhaitons vivement que l'Office Na-

tional des Combustibles Liquides survive à l'impopularité des Offices dans le mouvement législatif actuel et nous sommes convaincus que ses travaux à l'avenir comme dans le passé présenteront une incontestable valeur pour la France.

TROISIÈME PARTIE

L'avenir du régime des pétroles en France.

Nous avons déjà pu constater que le régime des pétroles en France avant 1914 était en fait un monopole entre les mains d'un groupe de maisons importantes qui reçurent le nom de Cartel des Dix. L'évolution vers une politique de libre concurrence fut marquée, dans les années qui suivirent la guerre, par la lutte de la Royal Dutch pour enlever le marché français contre les non moins puissantes organisations de la Standard Oil. A cette même époque le pays prit conscience du pouvoir que lui procurerait une organisation économique unifiée ; elle rencontra au début une vive opposition parlementaire de la part d'esprits qui se croyaient individualistes, mais qui au fond n'étaient que des particularistes ; l'idée de la nécessité d'une politique nationale des pétroles commença cependant dès ce moment à se faire une place dans les préoccupations des législateurs.

Le régime du monopole fut prévu dans un amende-

ment de la loi des Finances du 31 mars 1926, devenu l'art. 53 de *la loi du 4 avril 1926* conçu ainsi « A partir du 1^{er} avril l'importation du pétrole brut et de ses dérivés ne pourra être faite que par les représentants de l'Etat ou les personnes accréditées par lui. Un règlement d'administration publique déterminera les conditions d'application de cette disposition ». Le délai primitif ayant été prorogé jusqu'au 1^{er} avril 1928, les auteurs de l'article de la loi de 1926 supposaient qu'à cette date un régime définitif sous forme d'un *monopole* aurait remplacé la loi du 10 janvier 1925 qui n'avait été faite que pour une durée de trois ans.

La loi de 1928 sur les importations du pétrole a eu l'avantage d'écarter le monopole tout en respectant les dispositions de la loi de 1926. Nous vivons encore sous le régime de la loi de 1928 mais devant les tentatives socialistes de ces derniers mois en faveur de la création d'un nouveau *régime étatiste*, il n'est pas sans intérêt d'examiner dans son ensemble la valeur de la solution du monopole tel qu'il s'est présenté en 1928 et tel qu'il se présente encore aujourd'hui.

La législation de 1928 et les décrets subséquents s'inspirent de trois ordres de préoccupation :

- i) assurer les besoins de la défense nationale
- ii) protéger les consommateurs
- iii) créer en France une industrie nationale de raffinage

Pour assurer les besoins de la défense nationale en temps de guerre l'obligation est imposée aux sociétés pétrolières de constituer et de maintenir en permanence à leurs frais des stocks de réserve considérables.

Le consommateur est protégé contre les périls de la spéculation et les tentatives de fraudes grâce à la fixation de prix de ventes maxima et à l'établissement par l'Etat des caractéristiques techniques des divers produits.

Le pouvoir accordé par la loi à l'Etat d'augmenter ou de réduire les quantités d'importations de produits bruts ou raffinés lui donne le contrôle absolu du marché,

Pour permettre à l'Etat d'écouler les deux millions trois cent mille hectolitres d'alcool acquis en vue d'encourager les cultivateurs de betteraves, une législation spéciale que nous avons déjà commentée oblige les sociétés de pétrole à reprendre à l'Etat des quantités d'alcool proportionnelles au montant de leurs importations de carburants.

Pour faire accepter ces lourdes charges par les sociétés pétrolières mais surtout pour les persuader d'investir les importants capitaux nécessaires à la construction de raffineries, (capitaux qui approchent déjà de la somme de trois milliards) des autorisations d'importation et de raffinage d'une durée de vingt ans leur furent accordées.

En ce point comme sur les autres la politique de législation de 1928 a brillamment réussi, le pays avec la mise en mouvement des grandes raffineries modernes dans le Nord, la Normandie, la Bretagne, la Gironde, l'Hérault et les Bouches-du-Rhône va commencer à jouir des fruits de l'immense effort réalisé. Déjà des 20 pour cent du tonnage total des produits pétroliers importés en 1931 la proportion de pétrole brut atteint en juillet 1933 56 pour cent, et ce pourcentage s'accroîtra désormais à une allure rapide.

Malgré ces résultats le Parlement reprend un courant d'idées radicales qui déjà s'était fait sentir avant le vote de la loi de 1928 dans les deux propositions de M. Margaine et la proposition de M. Baron¹. La loi budgétaire de 1933 prévoit dans son art. 117 « la nomination d'une commission chargée de rechercher pour être soumises au Parlement dans un délai de trois mois à dater de la promulgation de la loi ; les conditions pratiques d'organisations du monopole d'importation du pétrole et la possibilité d'établir en France le monopole du raffinage ».

Nous reportant aux débats qui, à la Chambre comme au Sénat, ont précédé le vote de l'art. 117 de la loi budgétaire du 31 mai 1933, nous constatons qu'aucun fait nouveau ne justifie la modification radicale d'un

1. V. chapitre sur l'élaboration de la loi de 1928.

régime qui apporte le maximum d'avantages, à la fois pour l'Etat et pour les consommateurs. D'autre part, les importateurs, raffineurs et distributeurs ont reçu le maximum de satisfactions compatibles avec ces mêmes avantages. Au contraire le changement du régime actuel apporterait de graves risques et de sérieux inconvénients.

Examinons quelques uns de ces inconvénients et en passant, nous verrons combien avantageux au point de vue du Trésor est le maintien du régime de la loi de 1928.

Le monopole en temps de paix présente le grave danger de mettre l'Etat, acheteur unique, devant la coalition des trusts, car si la filiale de distribution et de raffinage est supprimée en France, ce sera la maison mère à l'étranger qui devra être notre fournisseur. La seule élimination véritable sera celle de ces sociétés françaises qui ont réussi à maintenir une certaine indépendance. Les trusts qui, aujourd'hui, se font concurrence, comme au moment de la guerre de prix de 1927 à notre avantage, s'imposeraient par une entente que l'appel aux pétroles d'autres provenances ne pourra guère briser.

D'ailleurs en temps de guerre la sécurité ne peut résulter de contrats temporaires conclus par l'Etat avec divers fournisseurs qui s'efforcent d'obtenir les plus bas prix dans les périodes de baisse pour spé-

culer ultérieurement à la hausse en vidant ses réservoirs. La seule sécurité pour le pays attaqué proviendrait de contrats réguliers avec les fournisseurs habituels du marché liés par des engagements précis.

Avec qui peut-on conclure de tels contrats ? En temps de guerre comment pouvoir assurer les livraisons de pétroles russes ou roumains ? Les pétroles de Mésopotamie ou de Perse dépendront de la bonne volonté et de l'assistance de la flotte anglaise, le même cas s'appliquerait aux pétroles du Maroc qui ne sont pas encore suffisamment développés. Seuls les pétroles de provenance américaine auraient chance d'arriver à travers les obstacles que créerait une guerre. D'ailleurs comment peut-on oublier de sitôt l'action des trusts pendant la dernière guerre ? Ce souvenir qui doit nous faire oublier leurs facheuses méthodes commerciales poussait M. H. Béranger à s'écrier « Honneur à la Royal Dutch-Shell, à la Standard Oil, à toutes leurs grandes sœurs sur terre et sur mer ! Honneur à leurs grands chefs qui ne seront pas oubliés par nos enfants parmi *les meilleurs et les plus solides libérateurs de la civilisation* », et M. Allix ajouta en citant ce passage dans son brillant article sur le monopole des pétroles¹ « Avons-nous été trop prodigue dans l'éloge où sommes-nous

1. *Revue Politique et Parlementaire*, avril 1928.

maintenant trop sévères dans la critique ? » Le consortium n'a pu fonctionner pendant la guerre que grâce à l'appui du gouvernement américain, il ne faut pas aliéner sa sympathie par un monopole qui loin d'assurer à la France son indépendance, générerait plutôt sa liberté d'action en transformant des négociations commerciales privées en négociations politiques de gouvernement à gouvernement, car nul n'ignore l'intérêt de l'Etat américain à la politique de « l'Open Door » en matière pétrolière.

Des statistiques que nous publions dans les tableaux donnés en appendice ressortent clairement deux constatations de première importance lorsque l'on discute la question du monopole des pétroles de France. La première est le fait que les Etats-Unis, le grand pays producteur du pétrole *ne compte que peu comme exportateur*. La seconde est le fait que plus de 80 pour cent de la production mondiale est directement ou indirectement contrôlé par les grands groupes pétroliers que l'on a l'habitude erronée d'appeler les Trusts.

Examinant avec plus de détail la première de ces considérations, nous remarquons que les Etats-Unis avec une production de 111.692 mille tonnes en 1932 qui représente 60,4 % de la production mondiale, absorbait pendant cette même année 65,9 % de la consommation mondiale. Si la production américaine

est passée à 128. 750 mille tonnes en 1933 représentant 63,5 % de la production mondiale cette augmentation s'est trouvée rapidement absorbée par le marché national qui reste de loin le marché le plus important du monde pour les produits du pétrole, suivi de très loin par l'U. R. S. S. qui ne consomme que 8,4 % du total.

Quant à l'argument présenté, avec quelque force par les champions de la théorie du monopole dans les débats parlementaires, qu'il serait facile pour le monopole éventuel en France de se passer des trusts en faisant appel aux producteurs indépendants, les statistiques et une compréhension d'ensemble du problème de la production pétrolière en démontrent la fallacité. Nous voyons que 45 % du total de la production mondiale est entre les mains des grands groupements répartis comme suit :

Standard Oil of New Jersey	15,6 %	du total
Trust Soviétique	11,6 %	—
Royal Dutch Shell	11,4 %	—
Anglo-Persian	4,3 %	—
Socony-Vacuum	2,0 %	—
Total	44,9 %	

Mais, il est tout à fait erroné de croire que les 55 % qui restent soient libres. A côté des grandes sociétés que nous venons de mentionner, il existe toute une

série de sociétés de moindre envergure mais qui sont liés par des engagements très étroits envers les trusts dans un cartel d'exportation qui aux Etats-Unis prend le nom d'*American Petroleum Exporters Association*. Si de tels groupements pour le commerce interne sont défendus comme contraires aux principes de la liberté du commerce énoncés dans le *Sherman Act*, ils sont appuyés par le gouvernement même lorsqu'il s'agit de l'exportation et de la défense des intérêts américains à l'étranger. Des sociétés telles que la *Texas C^o*¹, le groupe *Sinclair*, le groupe *Doheny* même les diverses *Standard Oil Companies* qui ne suivent pas du tout la même politique commerciale entre elles à l'intérieur du pays et qui sont souvent même en lutte ouverte avec la grande *Standard Oil of New Jersey* ou la *Socony*, telle la *Standard Oil C^o of Indiana* ou la *Standard Oil C^o of California*, ont le contrôle d'une part très importante de la production américaine. Mais sur le marché étranger leur politique en dehors d'une simple rivalité commerciale est celle des grands groupements. Les petits « indépendants » américains dont la production a été très importante pendant le « boom » des champs de l'East Texas sont obligés de vendre leurs produits aux Sociétés qui contrôlent les *pipe-lines* et qui sont

1. Le monopole espagnol, la CAMPSA, vient de passer un contrat annuel de 80.000 tonnes de pétroles avec la Texas C^{ie}.

presque toujours des filiales des grands groupements. De plus, aujourd'hui, un contrôle sévère pour empêcher une trop forte baisse des prix et un gaspillage de la richesse nationale a été entrepris par la *N.R.A.* sous la direction active de M. Ickes, ministre de l'Intérieur du Gouvernement Roosevelt. De ceci ressort que les indépendants seraient, comme fournisseurs éventuels d'un monopole français, quasi-inexistants. Laissant de côté pour le moment, l'importante question de la défense nationale, nous aboutissons à la conclusion sur le terrain purement économique que la création d'un monopole d'un produit dont on ne contrôle nullement les sources d'approvisionnement est sûrement destiné à un échec complet. Chasser du pays les sociétés qui ont entre leurs mains plus de 80 % de la production mondiale, en faire des ennemis ou livrer les consommateurs nationaux à des prix établis par entente commerciale à l'étranger entre les trusts est une solution dont le danger éclate à première vue.

Mais à côté de ces arguments d'ordre purement économiques contre l'établissement du monopole en France, il y en a d'autres de non moindres importance, tirés de considérations financières et fiscales. D'une part, la nécessité pour l'Etat avant d'instaurer le régime du monopole de racheter les installations de raffinage et les stocks existants créés sous la garantie de

la loi de 1928 et d'indemniser les pétroliers étrangers. D'autre part, la perte pour le fisc de l'énorme rendement que donnent les importations et la vente des produits pétrolifères, perte qui ne serait pas compensée par les gains probables de l'opération du monopole.

De quel ordre serait l'effort financier demandé à l'Etat pour substituer un monopole aux sociétés actuellement établies en France ? Il est possible de concevoir, comme l'a fait M. Margaine dans son projet, la création du seul monopole d'importation à l'exclusion de toute opération de transport, de raffinage ou de distribution. L'Office National des Combustibles Liquides, en 1926, pendant l'élaboration du régime sous lequel nous vivons, a estimé que le rachat des stocks et des réservoirs dont le tonnage était de 850.000 mètres cubes nécessiterait une dépense d'environ 1.250 millions de francs. Aujourd'hui, les réservoirs en douane dépassent une capacité de 1.450.000 mètres cubes et les capitaux nécessaires à leur reprise atteindrait sûrement 2.300 millions de francs.

L'Etat pétrolier rejette l'idée du seul monopole des importations comme trop difficile à réaliser. En effet, comme chaque raffinerie est construite pour le traitement d'un type de pétrole brut en vue d'obtenir un rendement maximum en rapport des produits qu'elle vend et comme ces types de pétroles sont

originaires de centres de production assez particuliers et sous la contrôle des trusts, l'Etat se verrait obligé de se soumettre à la tutelle commerciale de ses fournisseurs ou verrait diminuer le rendement de ses raffineries.

Les protagonistes du régime du monopole réclament le monopole intégral probablement pour cette raison entre autres. Par monopole intégral, il est entendu que nous voulons dire monopole d'importation, de raffinage et de distribution du pétrole et de ses dérivés. Mais évidemment en ce cas l'Etat aurait des charges très supérieures à celles que nous venons d'évaluer ; une estimation globale pour le rachat des installations de tous genres dépasse certainement la somme importante de 5 milliards de francs. En plus, n'oublions pas que les sociétés de pétrole ont certains droits acquis qu'elles ne manqueraient pas de faire valoir. Le régime de la loi de 1928 a clairement voulu donner aux bénéficiaires d'autorisations spéciales d'importation pour les encourager et les dédommager de leurs investissements de capitaux dans les raffineries en France, les garanties d'une situation juridique stable pendant une vingtaine d'années. « Un ensemble de charges, de droits et d'obligations réalise l'équilibre entre les bénéficiaires d'autorisations spéciales et l'Etat, *une situation réellement contractuelle a été*

*constituée pour une durée déterminée »*¹. En admettant le paiement d'indemnités d'éviction le coût d'instauration du monopole des pétroles en France atteindrait le chiffre astronomique d'environ 7 *milliards de francs* !

Pour amortir les frais qu'occasionnerait l'établissement du régime de monopole, le recours obligatoire à l'emprunt s'imposerait. Pour assurer le service de cet emprunt en intérêts et amortissement il faudrait un bénéfice pour l'Etat d'au moins 7 %, mais nous savons qu'actuellement les capitaux investis dans les entreprises pétrolières en France ne rapportent dans l'ensemble que 2,75 %. Le seul moyen pour l'Etat serait l'augmentation du prix de vente des produits. La hausse du prix de l'essence sous le régime actuel aurait l'avantage d'augmenter les recettes de l'Etat et malgré ce résultat, l'opinion publique serait unanime à l'attaquer. Il serait impossible de justifier une augmentation des prix dans le seul but de couvrir le déficit du monopole.

Lorsque l'on envisage un changement de régime économique pour un produit, il est très instructif de se rapporter à l'exemple du même régime déjà appliqué ailleurs. Or, en Espagne, le monopole des pétroles fonctionne depuis 1927 confié et est à une société

1. Article de M. Eygrières, dans la *Revue des Vivants*, octobre 1933.

fermière la *Compania Arrendataria del Monopolio de Petrolios Sociedad Anonima* dite la « *CAMPSA* », constituée par un consortium de banquiers.

Etabli par la dictature du marquis d'Estella, le monopole espagnol n'eut qu'à déboursier la somme de 850 millions de francs pour la reprise des installations existant en Espagne et pour se créer un fonds de roulement.

Comparons les résultats pour l'année 1932 des bénéfices par tonne de produits pétroliers consommés pour le monopole espagnol d'une part, et pour l'Etat français sous le régime en vigueur d'autre part. Voici des chiffres qui constituent des arguments définitifs :

Espagne : : 701.327 tonnes,
461.522.000 francs, bénéfice du monopole :
658 francs par tonne.

France : 3.430.908 tonnes vendues,
3.437.377.749 francs, bénéfice de l'Etat :
1.010 fr. 88 par tonne.

Et ceci, malgré le fait que l'essence est vendue moins cher en France qu'en Espagne, dans les grands centres de consommation et qu'elle est d'une qualité très supérieure.

L'Etat français a su diriger vers ses caisses sous le régime de 1928, une grande partie des fruits de l'activité commerciale des commerçants et des industriels du

pétrole. Les bilans des sociétés pétrolières pour 1933 comme pendant ces dernières années nous montrent que le commerce du pétrole en France qui, avant la guerre, avait enrichi tant d'industriels aux dépens des consommateurs, aujourd'hui ne rapporte presque rien. Les bénéfices de quelque importance prennent le chemin des coffres de l'Etat et pourtant des sociétés étrangères tiennent à occuper leur place sur le marché français où elles ont tant investi de capitaux pour trouver un débouché à leur production.

Pendant les onze dernières années, la *Société Générale des Huiles de Pétrole*, société au capital de 240 millions en relation étroite avec l'*Anglo Persian Oil Co*, ce qui lui permit d'acquérir la meilleure qualité de pétrole brut, tout au plus bas prix, n'a distribué par action de 500 francs que 185 francs de dividende total, c'est-à-dire moins de 17 francs de moyenne par action, par an.

Encore plus frappant est le cas de la *Standard Franco-Américaine* dont le bilan au 30 juin 1933 nous révèle que cette société, qui a des participations dans une dizaine de sociétés françaises et étrangères de production, de distribution et de vente, ainsi que dans la *Société Franco-Américaine de Raffinage* dont la raffinerie à Port-Jérôme a coûté plus de 400 millions de francs, a versé à l'Etat environ 750.000 mille francs sous forme de taxes, etc.. Les actionnaires cette

même année n'ont eu comme bénéfice à partager que 6.948 mille francs¹.

Voilà la preuve de l'intérêt qu'a l'Etat au maintien du régime en vigueur qui lui donne le contrôle absolu du marché interne, avec le rendement financier que nous constatons. La sagesse pour l'Etat serait de continuer à maintenir la maîtrise du marché tout en abandonnant, comme il le fait depuis 1928 les concessions aux entreprises privées afin de ne courir aucun risque commercial ou financier.

L'article 117 de *la loi des finances du 31 mai 1933*, complété par la loi du 15 juillet et le décret du 19 juillet de la même année prévoit la nomination d'une Commission chargée de rechercher les conditions pratiques d'organisation du monopole d'importation du pétrole et la possibilité d'établir en France le monopole du raffinage. Le rapport de cette commission devait être soumis au Parlement dans un délai de trois mois à dater de la promulgation de la loi, la commission siège encore neuf mois après sans avoir présenté son rapport mais le 1^{er} décembre 1933 dans une séance mémorable la commission a émis *un vote de principe* qu'elle a rendu public et qui concluait au *rejet du monopole intégral*. En effet, la proposition de M. Charles Baron, Président de la Commission des Mines, de confier au Conseil d'administration de

1. Compte-rendu dans la *Revue Pétrolifère*.

l'Office National des Combustibles Liquides, le monopole intégral de l'importation du pétrole en France a été formellement rejetée par 16 voix contre 7 avec deux abstentions.

La commission à la suite d'une discussion approfondie a décidé, dans cette même séance du 1^{er} décembre 1933, de mettre à l'étude deux propositions qui émanaient de M. Poisson, vice-président du Conseil National Economique. Ces propositions comportent, l'une la régie intéressée de l'Etat, l'autre la constitution d'une *Société nationale d'importation et de raffinage* des pétroles, analogue à la formule adoptée pour la Compagnie Générale Transatlantique et pour la Compagnie de Navigation Aérienne Air-France, dans laquelle la part de l'Etat serait de 33 %.

Etonnée sans doute de la majorité imposante qui avait repoussé la solution du monopole, la commission a voulu accorder quelque chose à la minorité de gauche. La mise à l'étude des deux propositions Poisson peut-être conçu sous ce jour.

Il est pourtant difficile de comparer les situations tout à fait dissemblables de l'industrie du pétrole d'une part et de Sociétés comme la Transatlantique ou l'Air-France, d'autre part. En effet, nul n'ignore que les deux compagnies de transport maritime et de transport aérien sont chargées de lourds services contractuels très onéreux et qu'elles ne peuvent

exister que grâce à des subventions de l'Etat dans les circonstances actuelles. Tandis que pour l'importation et le raffinage du pétrole la concentration en une seule société des entreprises existantes représenterait « une aggravation du monopole où la participation de l'Etat ne pourrait être en fin du compte qu'un *superimpôt prélevé sur le consommateur* »¹.

Il est clair qu'un grand nombre des votants qui ont opposé en principe l'établissement du monopole intégral en France dans la décision précitée de la Commission, ont voté contre la proposition de M. Baron parce qu'ils estimaient très justement que le régime actuel est déjà une forme très réelle du monopole. Ainsi, M. Louis Pineau, l'éminent directeur de l'Office National des Combustibles Liquides a concrétisé cette idée en faisant adopter avant le vote la motion suivante : « Quelles que soient les modifications ou aménagements que la commission sera amenée à proposer ultérieurement, les droits et les pouvoirs actuellement détenus par l'Etat en matière d'importation de produits bruts, dérivés et résidus du pétrole, ne sauraient être diminués à aucun degré ».

Les faits donc sous tous les rapports, que ce soit pour assurer un élément vital de la défense nationale en temps de guerre ou que ce soit pour sauvegarder

1. *Le courrier des pétroles*, 4 décembre 1933.

les intérêts financiers des contribuables ou les intérêts économiques des consommateurs, militent incontestablement en faveur du maintien du régime actuel sous le contrôle de l'Office National des Combustibles Liquides ; il convient de maintenir les autorisations spéciales d'importation conformément à la loi de 1928 plutôt que de se plonger dans l'aventure coûteuse du monopole intégral.

Cette conclusion qui ne paraît pas avoir convaincu toute l'opinion politique française n'a tout de même pas été longue à s'imposer par l'évidence à un bon nombre de pays étrangers. La Belgique, l'Italie, l'Allemagne et le Japon, tous des pays consommateurs plutôt que producteurs et pour lesquels le problème pétrolier présente les mêmes difficultés et les mêmes risques ont adopté des régimes juridiques du pétrole directement inspirés du système français. L'Office National des Combustibles Liquides sert de modèle direct à des organismes semblables à l'étranger. Quelle meilleure preuve pourrait-on demander de la haute valeur de son activité et de l'utilité de son rôle.

APPENDICES

APPENDICE N° 1

LOI DU 10 JANVIER 1925

**Relative au régime des pétroles et portant
création d'un Office National des combustibles
liquides, modifiée par les lois des 10 juin 1926
et 14 avril 1932**

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,
Le Président de la République promulgue la loi
dont la teneur suit :

Art. 1^{er}. — L'importation en gros du pétrole brut, de ses dérivés et résidus est effectuée en vertu d'une autorisation préalable délivrée par le Ministre du Commerce et de l'Industrie, sur demande de l'intéressé, à toute personne ou société qui souscrit à l'engagement de se conformer aux conditions prescrites par la présente loi.

Cette autorisation ne peut être retirée par le minis-

tre du commerce et de l'industrie, après préavis d'un mois, qu'au cas d'inobservation desdites conditions.

Est considérée comme importation en gros toute importation égale ou supérieure à 1.000 kilos et tout groupage supérieur à cette quantité.

Est également considérée comme importation en gros toute importation égale ou supérieure à 15.000 kilos par mois.

En cas de cession totale ou partielle des établissements visés ci-dessus, le ou les cessionnaires sont substitués de plein droit aux obligations du cédant et restent soumis aux prescriptions de la présente loi.

L'importation en gros du pétrole brut, de ses dérivés et résidus à destination de personnes ou sociétés non pourvues de l'autorisation prévue au présent article est prohibée.

Art. 2. — Les titulaires de l'autorisation prévue par l'article ci-dessus sont tenus de constituer et de conserver à tout moment un stock de réserve représentant au moins, pour chacun d'eux, l'équivalent, par catégorie de produits, du quart des quantités déclarées par lui pour la consommation au cours des douze mois précédents sans que ce stock puisse descendre, au cas de réduction des importations, au-dessous du tiers des quantités déclarées pour la consommation

pendant les trois premiers trimestres des douze mois précédents.

(*Loi du 14 avril 1932. Art. 3*). — La délivrance de l'autorisation est subordonnée à la justification de la disposition des moyens de stockage de réserve, fixes et permanents, afférents à l'importation demandée.

Un délai maximum d'un an, à partir de l'homologation de la présente loi, est accordé aux titulaires actuels d'autorisation, pour se mettre en règle avec la disposition qui précède.

Pendant l'année qui suit la délivrance de l'autorisation, ils doivent consacrer à la constitution de ce stock le quart des quantités importées par eux au cours de chaque mois.

Toutefois, le stock de réserve sera réduit à un dixième pour les importateurs qui importeront moins de cinquante tonnes par mois et qui justifieront qu'ils livrent directement à la vente au détail les produits importés.

En conséquence, les titulaires de l'autorisation sont tenus de faire au Ministre du Commerce et de l'Industrie une déclaration mensuelle par quantités et qualités des stocks existants, de leur emplacement et des quantités déclarées pour la consommation.

Des arrêtés du Ministre du Commerce et de l'In-

dustrie fixeront les détails d'application des dispositions ci-dessus. Ces arrêtés pourront établir des dérogations par voie générale concernant certains produits.

En cas d'infraction aux prescriptions du présent article et en cas de fausses déclarations, le Ministre du Commerce et de l'Industrie peut interdire la déclaration pour la consommation des marchandises des contrevenants jusqu'à ce que les stocks réglementaires aient été portés au chiffre qui résulte des dispositions ci-dessus.

Art. 3. — Les titulaires de l'autorisation sont soumis aux règles de priorité pour la fourniture aux services publics, qui pourront en cas de nécessité, être édictées par décret rendu en Conseil des Ministres sur le rapport du Ministre du Commerce et de l'Industrie et des Ministres intéressés.

Art. 4. — L'autorisation prévue à l'art. 1^{er} ci-dessus tient lieu des licences d'importation visées par l'art. 1^{er} de la loi du 9 juillet 1921, sous réserve des dispositions spéciales aux essences de pétroles établies par l'art. 6 de la loi du 28 février 1923.

Art. 5. — Il est créé auprès du Ministère du Commerce et de l'Industrie un Office National des combustibles liquides, déclaré établissement public, in-

vesti de la personnalité civile et de l'autonomie financière et dont le personnel sera désigné par le Conseil d'administration.

Art. 6. — L'Office National des combustibles liquides a pour mission de recueillir et de fournir aux administrations et industriels français intéressés, soit par rapports particuliers, soit par une publicité générale et par tous autres moyens, toutes informations et documentation pouvant concourir à l'amélioration du ravitaillement du pays en combustibles liquides de toute nature. Il entreprend toutes études à cet effet.

Il peut organiser et subventionner un enseignement technique touchant les diverses branches de l'industrie du pétrole et succédanés et leurs applications.

Il coordonne et encourage éventuellement, par le moyen de subventions ou de primes, les recherches pouvant aboutir à la découverte du pétrole et à la mise au point de carburants de remplacement. Il dirige au besoin lui-même certaines de ces recherches.

Il encourage s'il y a lieu, par le moyen de subventions et de primes l'extraction des hydrocarbures contenus dans les minéraux bitumineux du territoire national.

Il émet des avis sur toutes les questions intéressant

le ravitaillement du pays en combustibles liquides de toute nature et, notamment, sur les conditions d'amodiation et la mise en valeur des ressources obtenues par l'Etat, à la suite des accords diplomatiques déjà existants ou à intervenir.

Il est obligatoirement consulté sur tous les projets de lois, de décrets ou d'arrêtés concernant la réglementation de la recherche, du transport, de la manutention, de la mise en dépôt ou distribution des hydrocarbures naturels.

Toutes opérations commerciales d'achat pour la revente lui sont interdites.

Art. 7. — Les ressources de l'Office National des combustibles liquides comprennent :

Le versement effectué par tout importateur de pétrole brut dérivés ou résidus, d'une somme de 10 francs, par tonne déclarée pour la consommation, les recettes provenant de ce versement étant effectuées pour le compte de l'Office par le service des douanes.

Le versement sera réduit à 1 fr, 50 par tonne pour les résidus admis au tarif réduit de la loi du 5 août 1919 portant modification du régime douanier des produits pétrolifères.

Pendant une période de dix ans, à dater de la promulgation de la présente loi, l'Office devra affecter

la moitié de ces recettes à des subventions aux navires-citernes de moins de quinze ans francisés au plus tard dans l'année qui suivra la promulgation de la présente loi. L'Office déterminera les coefficients afférents à ces deux catégories de navires, de manière à tenir compte des charges particulières provenant de la construction française. Ces subventions ne seront accordées pour chacune de ces deux catégories de navires qu'à raison des importations faites directement des pays d'origine dans les ports français, (*Loi du 14 avril 1932, Art. 4*) ou à destination des ports de Tunisie, d'Algérie, du Maroc et de l'Afrique Occidentale Française.

(*Loi du 10 juin 1926, Art. unique*). — Les dispositions de l'art. 7, § 1^{er} troisième al. de la loi du 10 janvier 1925, relatives aux subventions accordées aux navires-citernes par l'Office National des combustibles liquides, sont prorogées de deux ans, sous réserve que, pendant cette nouvelle période, le total des subventions ne dépassera pas la moyenne des subventions distribuées au cours des trois dernières années de la première période.

Cependant, dans le cas où le tonnage total existant de navires battant pavillon français, susceptible de bénéficier de subventions serait inférieur à 150.000 tonnes de port en lourd, la somme totale affectée

par l'Office aux subventions ci-dessus sera réduite dans le rapport du montant de ce tonnage existant à 150.000 tonnes.

2° Les soldes des comptes du Consortium français d'importation de pétrole et d'essence, qui seront attribués audit Office, conformément aux dispositions de l'art. 68 de la loi du 30 juillet 1930.

3° Les subventions, dons, legs, libéralités et fonds de concours de toute nature, provenant de l'Etat, d'administrations publiques, de chambres de commerce, d'associations syndicales ou autres, ou de particuliers.

4° Toute recettes qui pourraient être faites par l'Office National des combustibles liquides en rémunération des services rendus par lui au public, dans des conditions qui seront fixées, le cas échéant par décrets ou arrêtés contresignés par les Ministres du Commerce et des Finances.

Art. 8. — Les opérations du budget de l'Office National des combustibles liquides seront centralisées par un comptable spécial justiciable de la Cour des comptes, suivant les règles qui seront arrêtées par un règlement d'administration publique, sur les propositions des Ministres du Commerce et des Finances.

Les comptes de l'Office seront soumis à l'approbation des chambres dans les trois premiers mois suivant chaque exercice.

Art.9. — L'Office National des combustibles liquides est administré, sous l'autorité du Ministre du Commerce et de l'Industrie, par un directeur assisté d'un Conseil d'administration. Celui-ci est composé de trente-et-un membres désignés par le Sénat, quatre membres désignés par la Chambre des Députés, trois membres désignés par le Ministre des Travaux publics, trois membres désignés par le Ministre de la Guerre, deux membres désignés par le Ministre de la Marine, dix-sept membres désignés par le Ministre du Commerce et de l'Industrie, au titre de représentants des ministères et administrations intéressés, de représentants de l'industrie du pétrole et des combustibles liquides (production, transport, raffinage, utilisation), de représentants des consommateurs et de techniciens.

Le directeur de l'Office est nommé par décret sur la proposition du Ministre du Commerce et de l'Industrie et après avis du conseil d'administration. Il est membre de droit du conseil d'administration et de toutes les commissions fonctionnant à l'Office.

Le président et un vice-président sont désignés par le Ministre du Commerce et de l'Industrie.¹

Le règlement d'administration publique prévu à

l'article qui précède déterminera les conditions de fonctionnement de l'Office.

Art.10. — Le Service des essences et pétroles sera supprimé à la date d'entrée en fonctionnement de l'Office National des combustibles liquides; cette date sera fixée par décret.

Art.11. — La taxe de fabrication de 1fr. 25 par 100 kilos ou de 1 fr. par hectolitre établie par la loi du 31 mars 1903 sur les huiles minérales est supprimée.

Art.12. — Le Ministre du Commerce et de l'Industrie exerce le contrôle de l'exécution des dispositions qui précèdent. A cet effet, ses agents ont accès dans les établissements des importateurs et peuvent demander communication des documents comptables nécessaires à l'exercice de ce contrôle.

Art.13. — Dans chaque département, le préfet veillera à l'affichage obligatoire du prix de vente de l'essence au bidon, soit en qualité poids lourds, soit en qualité tourisme.

Chaque mois il enverra au ministère du commerce un état des prix pratiqués dans son département pour les deux qualités, prix maximum, minimum et moyen.

Le contrôle des prix de vente sera assuré par les

agents qualifiés pour l'application de la loi du 1^{er} août 1905 sur la répression des fraudes.

(Loi du 14 avril 1932 — art. 1^{er}) — Art. 13 bis — Les préfets peuvent prendre, dans tout ou partie de leur département, des arrêtés fixant les prix-limites, qui ne pourront être dépassés, pour la vente du pétrole, de l'un ou de plusieurs de ses dérivés ou résidus.

Les prix-limites seront établis en tenant compte des éléments ci-après :

- a) Cours moyen de gros dans les ports d'importation établi sur la période des trente derniers jours ;
- b) Frais de transports ;
- c) Rémunération des grossistes et détaillants ;
- d) Toutefois ces prix-limites ne pourront dépasser un écart de 30 francs par hectolitre par rapport aux prix-limites de détail aux ports d'importation, contrôlés par l'Office National des combustibles liquides. L'écart fixé ci-dessus à un maximum de 30 francs par hectolitre, est, sauf modification des tarifs de transport, établi pour une période d'un an, qui prendra cours à la promulgation de la présente loi. A l'expiration de ce délai, et chaque année suivante, il sera fixé par décret sur la proposition du Ministre du Commerce et de l'Industrie.

(Loi du 14 avril 1932 — art. 1^{er}) — art. 13 ter — Les

arrêtés fixant les prix-limites ne pourront être pris par le préfet qu'après avis :

1° — De la Commission consultative départementale prévue à l'article ci-après :

2° — De la Commission consultative instituée au même effet auprès de l'Office National des combustibles liquides, le défaut de réponse de celle-ci dans le délai d'un mois valant approbation des propositions de la commission départementale.

(Loi du 14 avril 1932 — art. 1^{er}) — art. 13 quater — Il peut être institué par le préfet, dans son département et sous sa présidence, une commission consultative ainsi composée :

Un conseiller général désigné par la commission départementale dûment mandatée , à cet effet, par le Conseil général.

Un membre désigné par les chambres de commerce du département ;

Le maire du chef-lieu du département et, à Paris, un membre du conseil municipal ;

Un maire d'une commune rurale désigné par le préfet.

Un représentant des grossistes et un représentant des détaillants, choisis par le préfet sur la proposition des associations syndicales de la profession, s'il en existe ;

Un représentant des consommateurs, désigné par le préfet, de préférence parmi les membres des coopératives de consommation, s'il en existe ;

Un représentant des usagers de l'automobile, désigné par le préfet sur la proposition des groupements intéressés.

(*Loi du 14 avril 1932 — art. 1^{er}*) — *art. 13 quinquies* — Sera puni des peines prévues aux articles 479, 480, et 482 du Code pénal quiconque exposera ou mettra en vente au-dessus des prix-limites les produits visés par la présente loi.

Le tribunal pourra, en outre, ordonner que son jugement sera, intégralement ou par extraits, affichés dans les lieux qu'il fixera et inséré dans les journaux qu'il désignera, le tout aux frais du condamné.

En cas de récidive dans le délai d'un an, l'affaire sera jugée par le tribunal correctionnel. L'amende sera de cinq cents à dix mille francs (500 à 10.000 frs).

L'article 463 du Code pénal sera applicable.

Art. 14. — La présente loi est applicable aux départements du Haut-Rhin, du Bas-Rhin et de la Moselle.

Des décrets rendus en forme de règlements d'administration publique pourront en étendre progressivement l'application à l'Algérie et aux colonies.

APPENDICE N° 2

LOI DU 16 MARS 1928

portant revision du régime douanier des produits pétrolifères modifiée par la loi du 7 avril 1932¹

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,
Le Président de la République promulgue la loi
dont la teneur suit :

Art. 1^{er}. — Le tableau annexé à la loi du 30 juin 1893 est modifié ainsi qu'il suit :

(TABLEAU DE LA RÉVISION DU TARIF DOUANIER DES PRODUITS PÉTROLIFÈRES)

Les conditions dans lesquelles sera exercé le contrôle de l'authencité de l'huile brute seront fixées par décrets.

1. Loi transformant l'impôt sur le chiffre d'affaires en une taxe unique, en ce qui concerne les huiles minérales de pétrole brutes, raffinées ou lampantes, les essences de pétrole, les benzols, benzines et toluènes (*Journal Officiel* du 12 avril 1932).

Art. 2. — Les spécifications et conditions d'emploi concernant les divers produits pétrolifères seront fixées par décrets.

Art. 3. — Les usines qui mettent en œuvre des huiles minérales brutes d'origine étrangère, ou qui se livrent au cracking des produits du pétrole ou à l'extraction de la paraffine sont obligatoirement soumises au régime de l'exercice.

Les huiles brutes entrent en usine exercée en suspension de tout droit de douane et n'acquittent, s'il y a lieu, que la surtaxe d'entrepôt et d'origine.

L'entrée en usine exercée des dérivés du pétrole brut énumérés dans le tableau de l'article premier et dont la taxation n'est pas soumise à condition d'emploi ou l'entrée des mélanges de ces produits est autorisée sous réserve :

1° — Des dispositions prévues à l'alinéa 5 du présent article ;

2° — Du paiement en plus de la surtaxe d'entrepôt et d'origine quand il y a lieu, de la différence existant entre les droits perçus à l'importation et à la sortie des usines exercées sur ces produits ou en cas de mélange, sur celui de ses constituants pour lequel cette différence est la plus forte.

Sous réserve des stipulations des alinéas 5, 6, et 7

du présent article, l'entrée en usine exercée des dérivés du pétrole brut importé, énumérés dans le tableau de l'article premier et dont la taxation est soumise à condition d'emploi est autorisée moyennant le paiement, en plus de la surtaxe d'entrepôt ou d'origine quand il y a lieu, de la différence existant entre les droits perçus à l'importation et à la sortie des usines exercées lorsque la condition d'emploi n'est pas remplie.

Les résidus importés destinés au cracking seront admis en usine exercée en suspension des droits de douane ; les opérations de cracking devront avoir lieu sous la surveillance constante des agents de l'administration des finances.

Les résidus importés destinés à la fabrication des road-oils et asphaltes pour l'entretien des routes seront admis en usine exercée en suspension des droits de douane.

L'introduction en usine exercée d'autres produits que ceux mentionnés aux paragraphes précédents pourra être demandée par les industriels intéressés en vue de faciliter d'autres fabrications. Les conditions d'admission de ces produits feront, après enquête, l'objet de décrets contresignés par les ministres des finances et du commerce et de l'industrie.

Art.4 — Les droits à percevoir sur les produits du pétrole sortant d'une usine exercée sont fixés ainsi qu'il suit :

Numéros du Tarif	Désignation des marchandises	Unités de perception	Coefficients de majoration	Tarifs	
				général	minimum
	Droits de douane à la sortie des usines exercées				
197 et 197 bis	Huiles de pétrole de schistes et autres huiles minérales. (brutes, raffinées et essences)	net 100 kg. hectolitre ¹	5	même droit qu'à l'im- portation 109,05 ²	36,35 ²
198	Huiles lourdes et résidus de pétrole et d'autres huiles minérales autres que ceux désignés ci-après	100 kg. net	5	26,40	8,80
198 bis	Huiles minérales lourdes épurées, dites de vaseline ou de paraffine (type water-white)	—	5	56,80	19
198 ter	Combustibles liquides dits gas-oil, importés sous conditions d'emploi fixées par décret.	—	5	même droit qu'à l'importation	
198 quater	Résidus dits fuel-oils importés sous conditions d'emploi fixées par décrets..	—	5	—	—
198 quinquès	Consistant dits road-oils et brais mous importés sous conditions d'emploi fixées par décret.	—	5	—	—
198 sexiès	Cokes de pétrole et brais de pétrole durs	—	—	exempts	
199	Paraffine	—	5	103,50	34,50
199 bis	Vaseline	—	5	même droit qu'à l'imp.	

1. Le droit se perçoit sur la base du volume ramené à la température de 15 degrés centigrades, lequel volume est déterminé par conversion, à l'aide d'un barème établi après avis de l'Office National des combustibles liquides, du volume déclaré ou constaté au moment de l'importation, de la sortie d'entrepôt ou d'usine exercée.

2. Loi du 7 avril 1932, article 11.

Art. 5. — (Loi du 7 avril 1932 — art.12). — Sous réserve des exonérations prévues par le 6^e paragraphe de l'art. 104 de la loi du 25 juin 1920, le premier paragraphe de l'art. 51 de la loi du 4 avril 1926 et l'art.22 de la loi du 30 juin 1926, les taxes intérieures de consommation instituées sur les produits pétroliers par les art. 104 de la loi du 25 juin 1920 et 50 de celle du 4 avril 1926 sont modifiées comme suit :

Huiles minérales raffinées ou lampantes, essences de pétrole et autres, pures ou en mélange : 15 frs.l'hectol.

Huiles minérales de graissage et autres huiles minérales lourdes, pures ou en mélange : 18 frs. les 100kilos.

Reste applicable la surtaxe instituée par l'art.36 de la loi du 30 décembre 1928, modifiée par l'art. 28 de la loi du 31 mars 1931.

Art. 6. — Des décrets détermineront les conditions d'application de la présente loi, notamment les modalités de l'exercice de la définition des produits.

Il sera créé auprès de l'Office National des combustibles liquides une commission permanente, dont la composition sera fixée par décret, et qui aura pour attribution d'émettre des avis sur toutes les questions susceptibles d'être soulevées par l'application de la présente loi.

Art. 7. — Sont exemptés des droits et taxes d'im-

portation, ainsi que des taxes intérieures, les hydrocarbures destinés à l'avitaillement :

1°. — Des navires de la marine française militaire ou marchande qui naviguent en mer ou sur les cours d'eau jusqu'au dernier bureau de douane ;

2°. — Des appareils aéronautiques français, militaires ou non, qui effectuent une navigation au-dessus de la mer, ou au delà des frontières. Les conditions d'application de cette disposition seront déterminées par décrets.

Art. 8. — Les contraventions aux art.104 de la loi du 25 juin 1920 et 50 de celle du 4 avril, ainsi qu'aux décrets pour leur application, seront punies d'une amende de 500 à 5.000 francs, augmentée du quintuple des droits fraudés ou compromis, et de la confiscation des objets saisis.

Les contraventions aux dispositions restant en vigueur des art. 5, 6 et 7 de la loi du 5 août 1919, ainsi qu'à celles de la présente loi et des décrets rendus pour leur application, seront punies d'une amende de de 1.000 à 10.000 francs, augmentée le cas échéant, du quintuple des droits éludés.

Art.9. — Sont abrogées toutes dispositions antérieures contraires à celles de la présente loi.

Art.10. — La présente loi entrera en vigueur après publication des décrets prévus par les art.1,2,3,6 et 7, à une date qui sera elle-même fixée par un décret, mais qui ne pourra être postérieure de plus de quatre mois à la date de promulgation.

Toutefois, les droits de douane déterminés dans les art.1 et 4 ci-dessus, ainsi que les taxes intérieures de consommation fixées par l'art. 5, seront applicables dès la promulgation de la présente loi, toutes les autres loi, dispositions du cadre législatif et réglementaire actuel étant maintenues en application jusqu'à la publication des décrets prévus dans le paragraphe précédent.

Art.11. — Le présente loi n'est pas applicable aux produits par elle visés lorsqu'ils sont importés en Algérie.

APPENDICE N° 3

LOI DU 30 MARS 1928 **relative au régime d'importation du pétrole** **modifiée par la loi du 14 avril 1932.**

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,
le Président de la République promulgue la loi dont
la teneur suit :

Art. 1^{er}. — En application de l'art. 33 de la loi du 4 avril 1926, et à partir d'une date qui sera fixée par décret rendu au plus tard dans les six mois suivant la promulgation de la présente loi, l'importation en gros du pétrole brut, de ses dérivés et résidus sera effectuée sous le contrôle de l'Etat, soit sous le régime de l'autorisation institué par la loi du 10 janvier 1925, soit sous le régime de l'autorisation spéciale défini par les articles ci-après.

Sera placée sous le régime de l'autorisation spé-

ciale toute interprétation égale ou supérieure à 300 tonnes par mois.

L'importation en gros inférieure à ce chiffre restera placée sous le régime de la loi du 10 janvier 1925. Le retrait de l'autorisation délivrée en application de cette loi pourra être néanmoins prononcé en cas de manœuvre ou de tentatives du titulaire en vue de se soustraire à l'obligation de l'autorisation spéciale.

Art.2. — L'autorisation spéciale est donnée par décret rendu en Conseil des ministres :

1°. —Après avis d'une commission composée du directeur de l'Office National des combustibles liquides et d'un représentant de chacun des Ministres des finances, des affaires étrangères, de la guerre, de la marine, et des travaux publics et du Président du Conseil celui-ci étant choisi parmi les membres de la commission d'études du conseil supérieur de la défense nationale. La président de cette commission sera nommé par arrêté du Président du Conseil.

La commission d'examen prévue à l'alinéa 1^{er} du présent article sera obligatoirement saisie de toutes les demandes d'autorisation spéciale ; elle devra entendre les demandeurs dans leurs observations et recueillir toutes informations utiles, de nature à éclairer les décisions. Elle émettra un avis motivé aussi

bien sur l'octroi des autorisations spéciales que sur leur refus.

Les dites autorisations peuvent être renouvelées.

Art.3. — Le décret prévu à l'article précédent détermine notamment :

a. — l'objet principal de l'entreprise ;

b. — la nature des produits importés qui sera établie par catégorie des produits, par assimilation aux dispositions de l'art. 2 de la loi du 10 janvier 1926 ainsi que le chiffre maximum annuel de l'importation autorisée. (Loi du 14 avril 1932 — art.2). Toutefois, en cours d'autorisation et sous réserve que le titulaire soit avisé un mois d'avance, ledit maximum pourra être révisé jusqu'à concurrence d'un cinquième, en plus ou en moins, cette revision étant valable pour une durée qui ne pourra excéder le semestre qui suivra ; cette disposition, si elle est appliquée, le sera par mesure générale ; elle pourra être renouvelée dans la même forme, chaque revision portant sur le dernier maximum fixé ;

c. — La durée de l'autorisation spéciale, qui ne peut dépasser vingt années pour le pétrole brut, et trois années pour les produits dérivés ; dans le premier cas, et si, au cours de la période autorisée l'industriel propriétaire d'une usine fait subir à celle-ci des transformations profondes ayant pour but d'appli-

quer des procédés nouveaux de fabrication, ne consistant pas seulement en des améliorations, la durée de vingt années pourra être prolongée d'un temps qui ne pourra excéder dix années à partir de la mise en fonctionnement de la transformation en question. Cette disposition pourra d'ailleurs s'appliquer plusieurs fois de suite.

Le renouvellement ou le refus de nouvelle autorisation sera prononcé, pour le pétrole brut, deux ans et demi, et pour les produits dérivés, six mois avant l'expiration de l'autorisation en cours.

d. — Les obligations du titulaire de l'autorisation spéciale concernant la constitution et la répartition du stock de réserve par nature de produits importés, lequel ne pourra être inférieur à ce'ui de l'art.2 de la loi du 10 janvier 1925 ; la priorité de fournitures aux services publics ;

e. — Les obligations du titulaire de l'autorisation spéciale d'assurer éventuellement, en proportion de ses importations et à la demande de l'Etat, l'exécution de contrats d'intérêt national pour l'acquisition de pétrole ou de succédanés, soit directement soit indirectement par participation aux organismes qui seraient constitués à cet effet. Les dites obligations ne constitueront pour le titulaire ni monopole, ni avantage particulier ;

f. — Le cautionnement ou les garanties qui peuvent être exigées ;

— Les conditions et les formes dans lesquelles la déchéance peut être prononcée, après avis motivé de la commission d'examen pour inobservation des obligations au titulaire de l'autorisation spéciale. Cette déchéance pourra être également prononcée en cas de manœuvres ou tentatives en vue d'opérer des hausses ou des baisses artificielles de prix.

Art.4. — Tout changement de titulaire de l'autorisation spéciale, toute cession totale ou partielle de ses droits ne peuvent avoir lieu qu'après approbation donnée par décret rendu en conseil des ministres, dans la forme prévue à l'art. 2.

Art.5. — Les personnes ou sociétés qui, antérieurement à la promulgation de la présente loi, exerçaient le commerce de l'importation en gros du pétrole brut, de ses dérivés et résidus, auront droit à l'obtention d'une autorisation spéciale portant sur un chiffre au moins égal au chiffre maximum de leurs importations annuelles au cours des cinq dernières années. Elles seront soumises, par ailleurs, aux dispositions de la présente loi et devront déposer leur demande d'autorisation spéciale dans un délai maximum de trois mois après la promulgation de celle-ci.

Art.6. — Le Ministre du commerce et de l'industrie ainsi que le Ministre des finances exercent le contrôle

de l'exécution des dispositions qui précèdent. A cet effet, leurs agents ont accès dans les établissements des importateurs et peuvent demander communication des documents nécessaires à l'exercice de ce contrôle.

Art.7. — Toutes dispositions législatives ou réglementaires antérieures et contraires à celles de la présente loi sont abrogées.

Disposition additionnelle

Art.8. — Au cas où, en vue de l'exécution de contrats d'intérêt national, il serait établi sur un point du territoire une entreprise moderne de raffinage, le gouvernement pourra être autorisé par une loi spéciale soit directement, soit par l'entremise de l'Office National des combustibles liquides à souscrire une partie du capital-actions devant être investi dans la dite entreprise par une société française, existante ou à créer, à concurrence d'un maximum de 50 millions de francs.

Art.9. — Des décrets rendus en forme de règlement d'administration publique pourront étendre

l'application de la présente loi à l'Algérie et aux colonies.

La présente loi, délibérée et adoptée par le Sénat et par la Chambre des députés, sera exécutée comme loi de l'Etat.

APPENDICE N° 4

OFFICE NATIONAL DES COMBUSTIBLES LIQUIDES

DECRET portant règlement d'administration publique relatif à l'organisation, au fonctionnement et au régime financier de l'Office National des combustibles liquides du 14 septembre 1925.

Le Président de la République française.

Sur le rapport du Ministre du commerce et de l'industrie et du Ministre des finances ;

Vu la loi du 10 janvier 1925, relative au régime des pétroles et portant création d'un Office National des combustibles liquides, et notamment :

1° L'art. 5 de cette loi, déclarant l'Office National établissement public, investi de la personnalité civile et de l'autonomie financière ;

2° L'art. 8 de cette loi, ainsi conçu : « Les opérations du budget de l'office national des combustibles liquides seront centralisées par un comptable spécial justiciable de la Cour des comptes, suivant les règles qui seront arrêtées par un règlement d'administration publique, sur les propositions des Ministres du commerce et des finances » ;

3°. — L'art. 9 de cette loi, ainsi conçu : « ... le règlement d'administration publique prévu à l'article qui précède déterminera les conditions de fonctionnement de l'office ».

Le Conseil d'Etat entendu,
DECRETE :

Organisation et fonctionnement de l'office.

Art. 1^{er}. L'Office National des combustibles liquides exerce, sous l'autorité du Ministre du commerce et de l'industrie, les attributions qui lui sont conférées par l'art. 6 de la loi du 10 janvier 1925. Il peut, en conséquence, faire toutes opérations se rapportant à son objet, tel qu'il est défini et délimité par cette loi.

L'office est administré, sous la même autorité, par un directeur assisté d'un conseil d'administration.

Art. 2. Le directeur est nommé par décret rendu sur la proposition du Ministre du commerce, de l'indus-

trie, des postes et des télégraphes, après avis du conseil d'administration. Il ne peut être remplacé que dans les mêmes formes.

Le directeur représente le Ministre du commerce, de l'industrie, des postes et des télégraphes au conseil d'administration. Il ne peut être remplacé que dans les mêmes formes.

Le directeur représente le Ministre du commerce, de l'industrie, des postes et des télégraphes, au conseil d'administration et dans toutes les commissions fonctionnant à l'Office, dont il est membre de droit.

Le directeur peut recevoir du ministre délégation du droit de contrôle institué par l'art.12 de la loi du 10 janvier 1925. Il peut, en outre, être investi de toutes missions qui lui seraient directement conférées par le ministre.

Art.3. Le mode de recrutement, l'effectif, les traitements, allocations et retraites, les conditions d'avancement et les règles de discipline du personnel permanent de l'Office seront fixés par des décrets rendus en Conseil d'Etat, sur le rapport du Ministre du commerce, de l'industrie, des postes et des télégraphes, et du Ministre des finances, et sur avis conforme du conseil d'administration.

Des arrêtés, pris sur l'avis du conseil d'administration et contre-signés par les ministres intéressés,

détermineront les conditions dans lesquelles l'Office pourra faire appel à la collaboration temporaire des techniciens des divers ministères et services publics.

Enfin, le directeur pourra, sur avis conforme du conseil d'administration et dans la limite des crédits qui lui seront ouverts au budget de l'Office, faire appel au concours temporaire de techniciens spécialistes pour l'étude de questions déterminées.

Art. 4. Le conseil d'administration est composé de trente et un membres, non compris le directeur de l'Office, et qui sont désignés en conformité de l'art. 9 de la loi du 10 janvier 1925.

Le conseil d'administration comprend :

Deux membres désignés par le Sénat ;

Quatre membres désignés par la Chambre des députés ;

Neuf représentants des ministères et administrations intéressées, dont au moins un représentant du ministère des finances ;

Huit représentants de l'industrie du pétrole et des combustibles (production, transport, raffinage, utilisation) ;

Huit représentants des techniciens et des consommateurs.

La désignation des membres des trois dernières catégories ci-dessus est faite par les ministres des

travaux publics, de la guerre, de la marine et du commerce et de l'industrie dans les limites qui leur sont respectivement imparties par l'art. 9 de la loi susvisée.

Le président et un vice-président sont désignés par le Ministre du commerce et de l'industrie ; le conseil d'administration élit, s'il le juge utile, d'autres vice-présidents.

Des secrétaires choisis dans le personnel administratif de l'office peuvent être désignés par le conseil sur l'avis conforme du directeur.

Art. 5. Ne peuvent être membres du conseil d'administration que les personnes de nationalité française jouissant de leurs droits civils et politiques.

Les représentants des ministères et administrations publiques sont choisis parmi les directeurs et chefs de service des administrations publiques et éventuellement, en ce qui concerne le ministère des finances, parmi les sous-directeurs de l'administration centrale.

Ne peuvent être désignés pour faire partie du conseil d'administration à titre de représentants des ministères et administrations publiques que les fonctionnaires en activité assumant la responsabilité des services intéressés.

Art. 6. Les membres du conseil d'administration sont nommés pour quatre ans ; ils sont renouvelés par

moitié tous les deux ans, le mandat des membres sortant peut être renouvelé.

Cessent de plein droit de faire partie du conseil ceux de ses membres qui n'exercent plus les fonctions qui avaient motivé leur désignation.

Il est pourvu dans les six mois au remplacement des membres du conseil qui auraient cessé d'en faire partie avant la date d'expiration normale de leur mandat.

Le mandat des membres nouveaux prend fin à l'époque où aurait normalement cessé le mandat de ceux qu'ils remplacent.

Art. 7. Les membres du conseil d'administration ne peuvent prendre ou conserver un intérêt dans un marché ou opération quelconque passées avec l'Office ou pour son compte, à moins qu'ils n'y soient autorisés par le Ministre du commerce et de l'industrie sur la proposition du conseil d'administration.

L'autorisation du Ministre du commerce et de l'industrie est également nécessaire pour permettre aux membres du conseil d'administration d'accepter des fonctions ou des emplois quelconques, même d'administrateur, de conseil ou d'expert dans toute entreprise en relations d'affaires avec l'Office.

Art. 8. Le conseil d'administration délibère sur toutes les questions qui lui sont soumises par le Mi-

nistre du commerce et de l'industrie, en application de l'art. 10 de la loi du 10 janvier 1925 et de l'art. 1^{er} du présent décret.

Il peut formuler des vœux sur toutes les questions intéressant le fonctionnement de l'Office et son rôle dans le développement de l'industrie du pétrole en France.

Conformément à l'art. 7 de la loi du 10 janvier 1925, il détermine chaque année les coefficients afférents aux deux catégories de navires (navires-citernes construits en France et battant pavillon français et navires citernes de moins de quinze ans francisés au plus tard le 10 janvier 1926), de manière à tenir compte des charges particulières provenant de la construction française.

Sur la proposition du directeur, le conseil d'administration désigne à la nomination du Ministre du commerce et de l'industrie les candidats aux emplois permanents de l'Office.

Art. 9. Le conseil d'administration se réunit au moins une fois tous les deux mois. Il est en outre convoqué toutes les fois que les besoins du service l'exigent, soit par le président, soit sur l'invitation du Ministre du commerce et de l'industrie.

Le conseil ne peut valablement délibérer que si le tiers au moins des membres en exercice assistent à la

séance. En cas de partage des voix, celle du président de la séance est prépondérante.

Pour la détermination des coefficients afférents aux navires-citernes subventionnés, conformément à l'article qui précède, le ou les représentants au conseil d'administration de l'industrie des transports maritimes des combustibles liquides ne sont entendus qu'avec voix consultative, au même titre que tous autres intéressés.

Les procès-verbaux sont signés par le président et le secrétaire de la séance. Ils font mention des membres présents

Dans les dix jours qui suivent la séance, une copie du procès-verbal est envoyée au Ministre du commerce et de l'industrie.

Art. 10. Les délibérations du conseil d'administration sont définitives à moins que, dans le délai d'un mois, elles n'aient été annulées par arrêté du Ministre du commerce et de l'industrie pour excès de pouvoir ou pour violation d'une disposition législative ou réglementaire. En cas d'urgence, le ministre peut viser une délibération pour exécution immédiate.

Toutefois, ne deviennent définitives qu'après avoir été approuvées par le ministre des délibérations concernant les objets ci-après.

a. Constitution par l'office d'entreprises ou par-

ticipation de l'Office à des entreprises dans le cadre tracé par l'art. 6 de la loi du 10 janvier 1925 ;

b. Acquisitions et cessions par l'office de brevets ou de licences se rapportant à son objet ;

c. Budget comptes ;

d. Règles générales déterminant les conditions d'attribution des subventions et des primes prévues à l'art. 6 de la loi du 10 janvier 1925 ;

e. Attribution des subventions lorsqu'elles sont d'une importance égale ou supérieure à cinquante mille francs (50.000 fr.).

f. Règlements concernant la composition des cadres et le statut du personnel.

Art. 11. Le directeur gère les crédits de l'établissement ; il peut, sans le concours du conseil d'administration, faire tous actes conservatoires, agir en référé et passer des marchés dont le montant n'excède pas dix mille francs (10,000 fr.). Il représente l'Office en justice et dans les actes de la vie civile et, d'une manière générale, assure sous l'autorité du ministre le fonctionnement des services.

Art. 12. A la fin de chaque année, le directeur de l'Office établit un rapport sur le fonctionnement des services et le soumet au conseil d'administration. Des applications de ce rapport, revêtu, s'il y a lieu,

des observations du conseil, sont transmises par le directeur au Ministre du commerce et de l'industrie et au Ministre des finances.

Régime financier

Art. 13. Les services financiers de l'Office sont exécutés par gestion et par exercice ; il en est rendu compte de la même manière.

Le période complémentaire de l'exercice est la même que pour les opérations du budget de l'Etat.

Art. 14. La dotation constituée par les soldes des comptes du consortium français d'importation de pétrole et d'essence, qui sera attribuée à l'Office, conformément aux dispositions de l'art.68 de la loi du 31 juillet 1920, sera versée au fonds de réserve.

Art. 15. Les recettes de l'Office National des combustibles liquides sont divisées en recettes ordinaires et recettes extraordinaires.

Les recettes ordinaires comprennent :

1° Le produit des taxes de toute nature dont la perception aurait été régulièrement autorisée et notamment les versements effectués par les importa-

teurs de pétrole, en exécution de la loi du 10 janvier 1925 ;

2°. Les subventions et fonds de concours de toute nature provenant d'administrations publiques, de chambres de commerce, d'associations syndicales ou autres, ou de particuliers, ayant un caractère annuel et permanent ;.

3°. Les revenus des biens et notamment des intérêts de la dotation visée à l'art. 14 du présent décret ;

4°. Le produit de la vente des publications ;

5°. Toutes recettes qui pourraient être faites par l'Office en rémunération des services rendus par lui au public, dans des conditions qui seront fixées, le cas échéant, par des décrets ou arrêtés contresignés par le Ministre du commerce et de l'industrie et le Ministre des finances ;

6°. Les autres ressources ayant un caractère annuel et permanent.

Les recettes extraordinaires comprennent :

1°. Le capital provenant de l'aliénation des biens ;

2°. Les subventions, dons, legs, libéralités et fonds de concours de toute nature provenant d'administrations publiques, de chambres de commerce, d'as-

sociations syndicales ou autres, ou de particuliers, ayant un caractère accidentel ;

3°. Les fonds provenant d'emprunts ;

4°. Les prélèvements sur le fond de réserves ;

5°. Les autres ressources accidentelles.

Art. 16. Les dépenses de l'Office National des combustibles liquides sont divisées en dépenses ordinaires et en dépenses extraordinaires.

Les dépenses ordinaires comprennent :

1°. Les impositions établies par les lois ;

2°. Les traitements et salaires du personnel administratif et technique et du personnel de service ;

3°. Les dépenses locatives et d'entretien de bâtiments et de mobilier, le chauffage et l'éclairage, les frais d'impression et de bureau ;

4°. Les dépenses de la bibliothèque ;

5°. Les frais de missions ;

6°. Les subventions attribuées aux navires-citernes en exécution de l'art.7 de la loi du 10 janvier 1925 ;

7°. Les subventions attribuées à l'enseignement technique des diverses branches de l'industrie du pétrole et aux divers laboratoires ;

8°. Toutes autres dépenses d'un caractère annuel et permanent.

Il est ouvert un crédit pour dépenses imprévues.

Les dépenses imputables sur ce crédit sont engagées par le directeur, sans délibération préalable du conseil d'administration, dans les limites fixées par ce conseil.

Les dépenses extraordinaires comprennent les dépenses temporaires ou accidentelles imputées sur une des recettes extraordinaires énumérées à l'art.15, ou sur l'excédent des recettes ordinaires, y compris le service des emprunts.

Art. 17. Le budget est préparé par le directeur, délibéré par le conseil d'administration dans la première quinzaine de novembre pour l'année à venir, et soumis dans la quinzaine suivante à l'approbation du Ministre du commerce et de l'industrie et du Ministre des finances.

Des modifications au budget peuvent être présentées en cours d'exercice, en raison de ressources ou de charges nouvelles. Elles sont délibérées et approuvées dans la même forme.

Art. 18. Aucune dépense ne peut être engagée que par le directeur, conformément aux dispositions du présent décret et dans la limite des crédits régu-

lièrement ouverts, sauf ce qui est dit à l'art. 16 ci-dessus concernant le crédit pour dépenses imprévues.

Le directeur est chargé de la liquidation et de l'ordonnancement des dépenses. Il établit les titres de recettes et les transmet à l'agent comptable mentionné à l'art. 8 de la loi du 10 janvier 1925 et à l'art. 20 du présent décret.

En cas d'empêchement, les pouvoirs du directeur peuvent être confiés par le Ministre du commerce et de l'industrie à l'un des fonctionnaires de l'Office, après avis du conseil d'administration. Cette décision est immédiatement portée à la connaissance du président du conseil d'administration.

Art. 19. Les opérations de l'Office, tant en deniers qu'en matières, sont retracées dans deux comptabilités distinctes tenues par le directeur, l'une dans la forme administrative, l'autre dans la forme commerciale.

Art. 20. Les recettes et dépenses de l'Office sont effectuées par un agent comptable nommé par décret, sur la proposition du Ministre du commerce et de l'industrie et du Ministre des finances, et qui ne peut être révoqué que dans les mêmes formes.

En cas de maladie ou d'absence autorisée, l'agent comptable peut se faire remplacer par un fondé de

pouvoirs muni d'une procuration régulière et agréé par le directeur.

Indépendamment de la surveillance qu'exerce sur ses opérations le conseil d'administration, l'agent comptable est justiciable de la Cour des comptes et soumis aux vérifications de l'inspection générale des finances. Il fournit, en garantie de sa gestion, un cautionnement dont le montant et la nature sont fixés par une décision concertée entre le Ministre du commerce et de l'industrie et le Ministre des finances. Ce cautionnement peut être remplacé par la caution solidaire de l'association française du cautionnement mutuel.

Art. 21. L'agent comptable est chargé seul et sous sa responsabilité de faire toute diligence pour assurer la rentrée des revenus et des créances, legs, donations et autres ressources du budget de l'Office, de faire procéder contre les débiteurs en retard aux exploits, significations, poursuites et commandements à la requête du directeur.

Il donne valable décharge de toutes sommes reçues par l'Office, ainsi que de tous titres et valeurs dont l'établissement prend livraison.

Art. 22. Les opérations de recettes et dépenses peuvent être exécutées par encaissement ou émission de chèque ou par virement de comptes.

Art. 23. Les fonds libres de l'Office sont placés soit en valeurs du Trésor, soit en dépôt dans les caisses publiques.

Art. 24. L'excédent net des recettes d'un exercice sur les dépenses du même exercice est versé au fonds de réserve et employé en valeurs du Trésor.

Les prélèvements à effectuer sur ce fonds de réserve comprenant à la fois la dotation et les excédents de recettes sont décidés par le Ministre du commerce et de l'industrie, après avis du conseil d'administration.

Art. 25. Un délégué du conseil d'administration vérifie la caisse de l'agent comptable au moins une fois par trimestre et, notamment le 31 décembre. Il arrête à cette date la situation des valeurs mobilières et immobilières de l'établissement.

Art. 26. L'agent comptable est soumis, pour tout ce qui n'est pas prévu au présent décret, aux mêmes règlements que les agents du Trésor.

Il est chargé de la comptabilité-matières et soumis à ce titre aux règles fixées pour la comptabilité-matières de l'administration du ministère du commerce et de l'industrie.

Art. 27. Les oppositions sur les sommes dues par l'Office sont pratiquées entre les mains de l'agent comptable.

Art. 28. Le compte du directeur et les comptes deniers et matières de l'agent comptable sont soumis chaque année, avant le 15 juin, au conseil d'administration.

Les comptes de gestion de l'agent comptable indiquent par exercice des faits de recettes et de dépenses.

Le compte du directeur est soumis à l'approbation du Parlement avant le 15 juillet qui suit la clôture de l'exercice.

Les comptes de l'agent comptable sont établis en double expédition : l'une des expéditions, visée par le Ministre du commerce et de l'industrie, est déposée au greffe de la Cour des comptes, avec les pièces justificatives à l'appui, dans le courant du mois de septembre qui suit la clôture de l'exercice.

L'arrêt rendu par la Cour des comptes sur le compte de l'agent comptable lui est immédiatement notifié par le greffier en chef. Une expédition en est transmise au conseil d'administration par l'intermédiaire du Ministre du commerce et de l'industrie et une autre directement au Ministre des finances.

Des accusés de réception sont adressés à la Cour des comptes dans la quinzaine de la notification.

Les injonctions que ledit arrêt impose à l'agent comptable doivent être exécutées dans le délai de deux mois à partir du jour de la notification.

Art.29. La forme des budgets et des comptes de l'Office National des combustibles liquides, les livres et les écritures du directeur et du comptable, a nomenclature des pièces justificatives de recettes et de dépenses, les modes de paiements par chèques et virements, l'acceptation des traites tirés sur l'Office, les conditions dans lesquelles peuvent être effectués les retraits de fonds ou de titres aux comptes de dépôt ouverts à l'Office seront déterminés par des règlements arrêtés de concert par le Ministre du commerce et de l'industrie et par le Ministre des finances.

Art.30. Une décision concertée entre le Ministre du commerce et de l'industrie et le Ministre des finances déterminera les conditions spéciales dans lesquelles sera exercé le contrôle des dépenses engagées.

Le contrôleur des dépenses engagées a entrée au conseil d'administration, avec voix consultative, pour les questions d'ordre financier.

Art.31. Le Ministre du commerce et de l'industrie et le Ministre des finances sont chargés, chacun en ce

qui le concerne, de l'application du présent décret, qui sera publié au *Journal Officiel de la République française* et inséré au *Bulletin des lois*.

Fait à Paris, le 14 septembre 1925.

Signé : GASTON DOUMERGUE.

Le Ministre du commerce et de l'industrie,

Signé : CH. CHAUMET.

Le Ministre des finances,

Signé : J. CAILLAUX.

APPENDICE N° 5

OFFICE NATIONAL DES COMBUSTIBLES LIQUIDES.

Décret du 7 septembre 1927.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Ministre du commerce et de l'industrie et du Président du conseil, Ministre des finances,

Vu la loi du 10 janvier 1925 relative au régime des pétroles et portant création d'un Office National des combustibles liquides et notamment les art. 5, 8, et 9 ;

Vu le décret du 14 septembre 1925, portant règlement d'administration publique et déterminant l'organisation, le fonctionnement administratif et le régime financier de l'Office National des combustibles liquides ;

Vu l'avis du conseil d'administration de l'Office National des combustibles liquides ;

Le Conseil d'Etat entendu,

DECRETE :

Art. 1^{er}. L'art. 23 du décret portant règlement d'administration publique du 14 septembre 1925 est modifié comme il suit :

« Les fonds libres de l'Office National sont versés à un compte courant au Trésor, sans intérêts, sous réserve des sommes figurant au crédit du compte courant postal ouvert au nom de l'agent comptable. »

Art. 2. L'art. 24 du même décret est remplacé par le suivant :

« Les crédits demeurés sans emploi à la clôture de l'exercice sont annulés et les restes à recouvrer et à payer sont reportés de droit et sous un titre spécial au budget de l'exercice pendant lequel la clôture a eu lieu.

« L'excédent final que peut présenter le compte de l'exercice clos est également reporté au budget de l'exercice en cours. Toutefois, la part de cet excédent dépassant les besoins prévus est affectée à la constitution d'un fonds de réserve.

« Le fonds de réserve est employé en rentes sur l'Etat et valeurs assimilées.

« Les prélèvements à effectuer sur le fonds de réserve sont décidés par le Ministre du commerce et de l'industrie après avis du conseil d'administration. ».

Art.3. Le Ministre du commerce et de l'industrie et le Président du conseil, Ministre des finances, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'application du présent décret qui sera publié au *Journal Officiel* et inséré au *Bulletin des lois*.

Fait à Rambouillet, le 7 septembre 1927.

GASTON DOUMERGUE

Par le Président de la République :
Le Président du conseil Ministre des finances,
RAYMOND POINCARÉ.

Le Ministre du commerce et de l'industrie,
MAURICE BOKANOWSKI.

APPENDICE N° 6

OFFICE NATIONAL DES COMBUSTIBLES LIQUIDES.

Décret du 12 décembre 1928.

Décret modifiant le décret du 14 septembre 1925 et appliquant les dispositions de la loi du 14 avril 1924 au personnel permanent de l'Office National des combustibles liquides.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Ministre du commerce et de l'industrie et du Ministre des finances.

Vu la loi du 10 janvier 1925 fixant au 1^{er} octobre 1925 la date d'entrée en fonctionnement de cet Office ;

Vu le décret en Conseil d'Etat en date du 14 septembre 1925 relatif à l'organisation, au fonctionnement et au régime financier de l'Office ;

Vu la loi du 14 avril 1924 relative aux régimes des pensions civiles et militaires ;

Vu l'art. 55 de la loi de finances du 25 février 1901 et l'art. 35 de la loi du 29 avril 1921 ;

Vu l'art. 31 de la loi du 6 mars 1925 assimilant le personnel permanent de l'Office au personnel de l'administration centrale du commerce et de l'industrie, en ce qui concerne les prérogatives et traitements ;

Vu l'avis conforme du conseil d'administration de l'Office National des combustibles liquides ;

Le Conseil d'Etat entendu,
DECRETE :

Art. 1^{er}. L'art. 16 du décret du 14 septembre 1925 est modifié ainsi qu'il suit :

Art. 16. Les dépenses de l'Office National des combustibles liquides sont divisées en dépenses ordinaires et en dépenses extraordinaires.

Les dépenses ordinaires comprennent :

1^o Les impositions établies par les lois ;

2^o Les traitements et salaires du personnel administratif et technique et du personnel de service ;

3^o Les dépenses locatives et d'entretien de bâtiments et de mobilier, le chauffage et l'éclairage, les frais d'impression et de bureau ;

4°. Les dépenses de la bibliothèque ;

5°. les frais de missions ;

6°. Les subventions attribuées aux navires-citernes en exécution de l'art. 7 de la loi du 10 janvier 1925 ;

7°. Les subventions attribuées à l'enseignement technique des diverses branches de l'industrie du pétrole et aux divers laboratoires ;

8°. Le versement à effectuer au budget général à titre de remboursement du montant des pensions du personnel de l'Office à retraiter sous le régime de la loi du 14 avril 1924 ;

9°. Toutes autres dépenses d'un caractère annuel et permanent.

Il est ouvert un crédit pour dépenses imprévues. Les dépenses imputables sur ce crédit sont engagées par le directeur, sans délibération préalable du conseil d'administration, dans les limites fixées par ce conseil.

Les dépenses extraordinaires comprennent les dépenses temporaires ou accidentelles imputées sur une des recettes extraordinaires énumérées à l'art. 15 ou sur l'excédent des recettes ordinaires, y compris le service des emprunts.

Art. 2. En vue de la détermination des versements à

effectuer par le budget de l'office au budget général, à titre de remboursement du montant des pensions du personnel de l'Office à retraiter sous le régime de la loi du 14 avril 1924, il est tenu au ministère des finances un compte où sont inscrits annuellement :

Au débit, le montant des charges résultant des pensions ou reversion de pensions et de leurs accessoires, accordés pour droits ouverts aux agents de l'Office National ou aux ayants droit de ces agents.

Au crédit, une somme égale au produit des retenues pour le service des pensions civiles effectuées sur les émoluments du personnel de l'établissement.

Les soldes créditeurs de ces comptes sont reportés d'année en année.

La constatation d'un solde débiteur donne lieu au versement au budget général d'une somme égale prélevée sur le budget de l'Office.

Art. 3. Les dispositions de l'art.25 du règlement d'administration publique du 2 septembre 1924 sont applicables au personnel permanent de l'Office National des combustibles liquides.

Art. 4. Le Ministre du commerce et de l'industrie et le Ministre des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui

sera publié au *Journal Officiel* et inséré au *Bulletin des lois*.

Fait à Paris, le 12 décembre 1928.

GASTON DOUMERGUE.

Par le Président de la République :
Le Ministre du commerce et de l'industrie,
GEORGES BONNEFOUS.

Le Ministre des finances,
HENRY CHÉRON

APPENDICE N° 7

LOI TENDANT AU RETABLISSEMENT ET A L'EQUILIBRE BUDGETAIRE.

Loi du 23 décembre 1933.

Art. 20. A partir du 1^{er} février 1934 seront supprimés pour tous les véhicules automobiles, autres que ceux dont le fonctionnement ne nécessite pas l'emploi d'un combustible liquide, les droits de circulation prévus aux art. 3 et 6 du décret du 21 décembre 1926, portant codification des textes législatifs en matière de contributions indirectes.

A compter de la même date, sera perçu sur tous les combustibles liquides employés à la traction routière, un droit de 50 fr. par hectolitre, qui entrera en compte pour le calcul de la taxe unique instituée par les art. 1 à 10 de la loi du 7 avril 1932.

Sont exonérées de ce droit les huiles de schiste de provenance française.

Des décrets rendus sur la proposition du Ministre du budget et du Ministre du commerce et de l'industrie, après avis du conseil d'administration de l'Office National des combustibles liquides, détermineront les conditions dans lesquelles bénéficiera d'une exonération partielle un combustible liquide renfermant au maximum 30 % d'alcool et destiné à l'alimentation des moteurs agricoles, des entreprises de transports en commun de personnes et de marchandises, aux exploitants de voitures ne comportant pas plus de quatre places, celle du conducteur comprise, et assujettis à des tarifs de transports fixés par l'autorité publique, ainsi qu'aux départements et aux communes pour les services publics départementaux et communaux.

Les décrets susvisés assureront la sauvegarde des droits des départements et des communes.

Seront repris par voie d'inventaire et passibles des nouvelles taxes prévues au présente article, les produits existant en la possession de commerçants ou de dépositaires lors de la mise en vigueur de la présente loi.

Ces stocks devront être déclarés dans le délai de trois jours ; la même obligation est imposée dans le même délai à toutes personnes, individus ou sociétés, qui détiennent plus de 10 hectolitres de produits pour leurs propres besoins.

* * *

Si, dans un délai de six mois, il apparaissait que le droit fixé par le présent article ne donne pas la ressource escomptée, le taux de ce droit pourra être majoré, dans la limite du maximum de 10 fr. par hectolitre, par décret rendu sur la proposition du Ministre du budget.

* * *

A la promulgation de la présente loi, les préfets prendront, dans leur département, des arrêtés fixant les prix limites pour la vente des carburants dans les conditions déterminées par la loi du 14 avril 1932.

Vu, le Doyen
Edgard ALLIX.

Vu, le Président de la Thèse
A. MESTRE.

Vu et permis d'imprimer :
Le Recteur de l'Académie de Paris,
S. CHARLÉTY.

TABLEAUX STATISTIQUES

TABLEAU I
PRODUCTION MONDIALE DU PETROLE

	1913		1932		1933	
	Tonnes	%	Tonnes	%	Tonnes	%
Etats-Unis	35.492.300	64.9	111.692.200	60.36	128.750.000	63.43
Russie et Sakhaline	8.976.000	16.4	21.495.900	11.62	21.440.000	10.61
Vénézuëla	—	—	16.683.400	9.00	17.270.000	8.60
Roumanie	1.936.500	3.5	7.350.321	3.97	7.400.000	3.59
Perse	—	—	6.696.000	3.62	7.000.000	3.44
Mexique	3.671.000	6.7	4.686.430	2.53	4.750.000	2.34
Indes O. Néerl.	1.596.000	2.9	5.666.140	3.05	5.460.000	2.68
Colombie	—	—	2.345.300	1.27	1.880.000	0.93
Argentine	18.600	0.9	1.858.800	1.01	1.993.000	0.96
Pérou	304.700		1.414.800	0.77	1.990.000	0.96
Trinidad	72.000		1.446.500	0.79	1.360.000	0.67
Inde Britannique ..	1.133.000	2.1	1.228.600	0.67	1.263.000	0.62
Pologne	1.116.000	2.1	556.680	0.30	553.000	0.27
Bornéo Britannique	—	—	391.430	0.22	326.000	0.16
Japon et Formose ..	277.500	0.9	334.280	0.18	334.000	0.16
Egypte	13.500		248.860	0.13	227.000	0.11
Equateur	—		224.710	0.12	231.000	0.11
Allemagne	142.000		260.570	0.14	232.000	0.11
Canada	32.580		150.580	0.08	160.000	0.08
Iraq	—	—	171.430	0.10	171.000	0.08
France	—		74.422	0.04	74.500	0.03
Autres pays	6.000		60.000	0.03	60.000	0.03
Total	54.787.680		185.036.583		203.024.500	

NOTA. — Les chiffres de ce tableau et des statistiques suivants sont fournis par la Section des Informations de l'Office National des Combustibles Liquides.

TABLEAU II
**CONSOMMATION MONDIALE
 DE PRODUITS PETROLIFERES EN 1932
 EN MILLIERS DE TONNES**

PAYS	Essence	Pétrole	Gaz oil et Fuel oil	Lubri- fiants	Total	%
Etats-Unis	42.892	4.239	43.074	2.435	92.750	65.9
Russie	789	2.914	7.862	625	12.190	8.4
Royaume-Uni...	3.699	829	2.065	411	7.004	4.9
France	2.340	216	1.178	281	4.015	2.7
Canada'	1.656	198	1.841	105	3.800	2.6
Argentine	600	125	1.900	70	2.695	1.8
Allemagne	1.500	125	639	350	2.614	1.8
Italie	451	173	1.160	80	1.864	1.3
Japon	556	109	877	194	1.736	1.2
Inde	247	866	497	113	1.723	1.2
Roumanie	83	158	1.399	20	1.660	1.2
Australie	617	131	369	40	1.157	
Hollande	336	183	260	53	832	
Chine	66	442	238	29	775	
Espagne	376	21	258	53	708	
Brésil	211	97	386	23	717	
Belgique	323	47	145	80	595	
Suède	335	78	224	48	685	
Danemark	218	87	242	47	594	7.0
Egypte	61	314	189	16	580	
Suisse	208	24	136	22	390	
Norvège	106	37	198	21	362	
Nouvelle Zélande	191	20	135	9	355	
Afrique du Sud .	218	53	60	18	349	
Pologne	72	121	109	41	343	
Autriche	106	43	63	32	244	
Total mondial 1932	58.257	11.650	65.414	5.216	140.537	

TABLEAU III
COMPARAISON POUR L'ANNEE 1932
DE LA PART PRISE PAR LES PRINCIPAUX PAYS
DANS LA PRODUCTION ET LA CONSOMMATION MONDIALES

	Production 1932 %	Consommation 1932 %
Etats-Unis	60.3	65.9
Russie	11.9	8.4
Vénézuéla	8.8	
Roumanie	4.1	1.2
Perse	3.6	
Mexique	2.4	
Indes O. Néerlandaises ...	3.1	
Colombie	1.2	
Argentine	0.9	1.8
Pérou	0.8	
Grande-Bretagne		4.9
Canada		2.6
France		2.7
Allemagne		1.8
Italie		1.3
Inde Britannique		1.2
Japon		1.2
TOTAL	97.1	93.0

TABLEAU IV

ANNEE 1932

(en milliers de tonnes)

**POURCENT DE LEUR PRODUCTION EXPORTÉ PAR LES PAYS
PRODUCTEURS
POURCENT DE LEUR PART DANS LE RAVITAILLEMENT MONDIAL**

PAYS	Production de brut	%	Exportation tous produits	% exporté	% du total du ravitaillement mondial
Etats-Unis	111.692	60.3	3.211 ¹	2.9	6.6
Russie	21.495	11.6	6.011	28.1	12.4
Vénézuela	16.683	9.0	16.466	98.0	33.9
Roumanie	7.350	3.0	5.166	70.3	10.6
Perse	6.696	3.6	5.000	74.8	10.3
Mexique.....	4.686	2.5	3.220	69.9	6.6
Indes Néerlandaises	5.666	3.0	5.000	88.2	10.3
Colombie	2.345	1.2	2.145	91.0	4.5
Pérou	1.414	0.7	710	50.0	1.5
Trinidad	1.446	0.7	1.376	95.0	2.8
Pologne	556	0.3	222	40.0	0.5
	180.029		48.527	26	
Autres pays	5.007				
Production mondiale	185.036				

1. Exportations des Etats-Unis moins importations.

TABLEAU V

**CONTROLE DE LA PRODUCTION ET DU RAVITAILLEMENT
DU MONDE PAR LES GRANDS GROUPEMENTS**

PAœS	Production par pays (tonnes)	% du total de chaque pays	Production totale de chaque trust (tonnes)	% de la production mondiale 185.036.553 (tonnes)
Royal Dutch Shell				
Etats-Unis	4.926.603	4.4		
Mexique	1.928.952	40.9		
Vénézuela	7.584.111	45.9		
Argentine	345.663	18.7		
Trinidad	125.746	8.5		
Roumanie	1.468.000	19.9		
Indes O. Néerlandaises	4.857.440	70.1		
Bornéo brit. et Bruneil	527.089	100.0		
Egypte	265.065	100.0	21.204.669	11.4
Standard Oil of New-Jersey (y compris Gulf Ref. C¹⁰ et Atlantic C¹⁰)				
Etats-Unis	12.923.836	11.6		
Mexique	1.485.226	31.5		
Vénézuela	9.133.616	54.0		
Colombie	2.345.300	100.0		
Argentine	120.000	6.8		
Pérou	1.090.500	77.0		
Roumanie	527.000	7.0		
Reste d'Europe	306.000			
Indes O. Néerlandaises	913.769	19.5	28.845.247	15.6
Socony Vacuum				
Etats-Unis	4.000.000	3.6		
Mexique	40.000	1.0	4.040.000	2.0
Anglo Persian Oil C¹⁰ et Burmah Oil et ses filiales				
Perse	6.696.000	100.0		
Argentine	40.000	2.2		
Inde Britannique	1.228.600	100.0	7.964.600	4.3
Trust Soviétique				
Russie et Sakhaline ...	21.495.000	100.0	21.495.000	11.6
			83.548.916	44.9

TABLEAU VI

FRANCE
IMPORTATIONS DE PRODUITS PÉTROLIFÈRES (Commerce spécial)

Année	Essence Tonnes	Lampant Tonnes	Huiles minérale Tonnes	Gas Oil Tonnes	Fuel Oil Tonnes	Pétrole brut Tonnes	Autres Produits Tonnes	Total Tonnes ²	Valeur en 000 francs
1923	727.679	297.533	204.359	—	112.6541	1.098	10.330	1.353.653	
1924	858.672	305.224	242.592	—	155.6841	543	14.173	1.576.388	
1925	1.036.900	294.240	286.580	—	336.3101	2.560	19.582	1.976.172	
1926	1.063.663	260.532	300.231	—	403.8581	13.785	26.108	2.068.177	
1927	1.189.422	242.566	225.257	—	531.9891	4.061	28.615	2.221.810	
1928	1.424.964	227.968	268.634	91.548	431.613	14.060	254.789	2.623.576	
1929	1.675.625	237.004	281.412	165.363	499.121	23.390	155.252	3.037.167	
1930	1.873.296	190.521	276.426	153.251	465.539	451.902	114.041	3.524.976	2.703.865
1931	2.150.882	192.760	235.077	254.194	590.942	518.559	94.471	4.036.885	2.932.845
1932	1.992.716	152.919	197.339	355.500	668.842	1.034.819	100.157	4.502.292	1.948.455
1933	1.716.007	92.969	197.922	380.221	626.209	2.739.674	98.238	5.851.240	1.819.574
									1.744.644

1. Gas oil et Fuel oil réunis.

2. Sous la rubrique « Autres produits » figurent les quantités de tous les autres produits, tels que : asphalte, paraffine goudron, coke et autres dérivés pétrolifères.

TABLEAU VII
REPARTITION DES IMPORTATIONS PAR PAYS D'ORIGINE

	1932	%	1933	%
	(tonnes)		(tonnes)	
Tonnage total	4.518.837		5.868.707	
Etats-Unis	1.225.026	27.1	1.944.681	33.1
Russie	893.045	19.7	756.045	12.8
Perse	752.881	16.6	624.199	10.6
Vénézuela	591.779	13.1	915.301	15.7
Roumanie	575.429	12.7	640.676	10.9
Indes Néerlandaises .	112.919	2.5	448.417	7.6
Pérou	37.440	0.8	101.207	1.7
Colombie	15.928	0.3	94.058	1.6
				94 %

TABLEAU VIII
**TABLEAU DES DROITS ET TAXES QUI FRAPPENT
 L'HECTOLITRE D'ESSENCE
 IMPORTE EN FRANCE**

	En francs et par hectolitres
1° <i>Droits de douane</i> (droits ramenés à 36 f. 35 pour les essences raffinées en France).	47.00
2° <i>Taxe intérieure</i>	20.00
3° <i>Taxe pour le réseau routier</i>	12.00
4° <i>Surtaxe de péréquation</i>	10.40
5° <i>Taxe de remplacement des droits de circulation sur les automobiles</i>	50.00
6° <i>Taxe de l'O.N.C.L.</i>	0.73
7° <i>Taxe unique de 8 %</i>	9.02
8° <i>Droits et taxes diverses</i>	0.43
9° <i>Charges résultant de l'obligation de stockage de 25 % des quantités importées</i>	2.80
	152.38
<i>Taxe, non compris les droits d'octroi, soit par bidon : 7 fr. 61</i>	

TABLEAU IX
PRODUCTION MONDIALE DE BENZOL

PAYS	1931	1932
Etats-Unis	420.000	270.000
Allemagne	260.000	207.500
Angleterre	100.000	118.500
France	78.000	68.200
Sarre	31.000	28.000
Belgique	35.000	34.000
Tchécoslovaquie.....	26.000	14.000
Hollande	22.000	21.500
Pologne	19.000	17.000
Italie	5.000	5.000
Espagne	3.700	3.300
	999.700	787.000

BIBLIOGRAPHIE

OUVRAGES GENERAUX

a. EN LANGUE FRANÇAISE

- BARRIERE (G. de la). — *Les sociétés de pétrole à participation de l'Etat dans divers pays*, thèse, Paris, 1932.
- BÉRENGER (H.). — *Le pétrole et la France*, Paris, 1920.
- DELAISI. — *Le pétrole*, Paris, 1921.
- ESPAGNOL DE LA TRAMERIE (L'). — *Lutte mondiale pour le pétrole*, Paris, 1921.
- FILHOL (J.). — *Législation mondiale du pétrole*, Paris, 1929.
- FILHOL (J.) et BIHOREAU (Ch.). — *Le pétrole, son industrie, son commerce, son rôle dans la politique des peuples*, Paris, 1929.
- FISCHER (L.). — *L'impérialisme du pétrole*, Paris, 1928.
- HUE. — *Le régime du pétrole en France*, Thèse, Paris, 1927.
- LÉVY (A.). — *Le commerce et l'industrie du pétrole en France*.
- ORNHJELM (Ch. d'). — *La France et le pétrole*, Paris.
- PAWLOWSKI (A.). — *Les recherches de pétrole en France*, Paris.
- PERVOUTCHINE (N.). — *La nouvelle législation française du pétrole*, « La Revue Pétrolifère », Paris, 1932.
- POMARET (C.). — *La politique française des combustibles liquides*, Paris, 1923.

ARTICLES DE REVUES ET DIVERS

- ALLIX (Edgard). — *Le monopole des pétroles*, « Revue Politique et Parlementaire », du 10 avril 1928.

- ENGERAND (Fernand). — *La politique internationale du pétrole*, «—Correspondant » des 25 décembre 1921 et 25 janvier 1922.
- *Le pétrole et la Paix*, supplément au « Capital » du 13 novembre 1930
- HUBERT (René). — *Le problème du pétrole devant le Parlement*, « Revue Politique et Parlementaire », du 10 juin 1930.
- Europe Nouvelle*, N° 618 du 14 décembre 1929, « Le Pétrole et la France », Numéro spécial.
- La documentation du service des informations de l'Office National des Combustibles Liquides.*

b. OUVRAGES EN LANGUES ÉTRANGÈRES

- American petroleum*. — Supply and demand (Mc. Graw Hill Book Co, New-York, 1925.
- FOSS, BACON and HAMOR. — *The american petroleum industry*, Mc Graw Hill, New-York.
- International trade in petroleum and its products*. — Washington 1929 (United States Department of Commerce).
- RATHBUN's Oil Data (Sutton Pub. Co), Chicago.
- DAY (D.T.). — *Handbook of the petroleum industry*, Chapman and Hall, Londres.
- THOMPSON. — *Oil fields developments and petroleum mining*, Londres.
- TOWER and ROBERTS. — *Petroleum*, Londres.
- HOFFMANN (K.). — *Oelpolitik und Angelsachsicher imperialismus*, 1926, Ring-Verlag.
- SCHWARZ (R.). — *Petroleum Vademecum*, Vienne, 1930.
- Petroleum boek*. — (de Telegraaf), Amsterdam.
- MONTI. — *L'Italia e il mercato mondiale del petrolio*, Rome, 1930.
- PIZANTY. — *Petroleum in Roumania*, « Moniteur du pétrole roumain », Bucarest, 1930.

PUBLICATIONS PÉRIODIQUES

a. PÉRIODIQUES EN LANGUE FRANÇAISE

- Annales de l'Office National des combustibles liquides.*
- Bulletin de la Statistique Mensuelle sur le Commerce extérieur de la France.*

Chaleur et Industrie.
Chimie et Industrie.
La Revue des Combustibles liquides.
La Revue Pétrolière.
La technique moderne.
Le Courrier des pétroles.
Le moniteur officiel du Commerce et de l'Industrie.
Sciences et industries

b. PÉRIODIQUES EN LANGUES ÉTRANGÈRES

AMERICAIN.

National petroleum news, Cleveland, Ohio.
Petroleum Age, Chicago.
Statistiques de l'American Petroleum Institute.
The Oil and Gas Journal, Tulsa, Oklahoma.
The Oil Weekly, Houston, Texas.
World Petroleum, New-York.

ANGLAIS.

Journal of the Institution of Petroleum Technologists, Londres.
Oil News, Londres.
Petroleum Times, Londres.
Petroleum World, Londres.

ALLEMAND.

Petroleum, « Verlag für Fachliteratur, Vienne (Autriche).

ITALIEN.

Il Corriere dei Petroli, Rome.
La Rivista italiana del petrolio, Rome.

ESPAGNOL.

Ingenieria y construcción, Madrid.
Boletín del petróleo, (Secretaría de Industria, Comercio, y Trabajo, Mexico, Mexique).
Petroleos y minas, Buenos-Aires, (Argentine).

ROUMAIN.

Moniteur du Pétrole Roumain, Bucarest.

RUSSE.

Economie Pétrolière, Moscou (U.R.S.S.).

Industrie du Pétrole d'Azerbaïdjan, Bakou, (U.R.S.S.).

Neftjanoïe Khozajstvo, Moscou (U.R.S.S.).

ANNUAIRES ET RECUEILS

a. EN FRANÇAIS

Annuaire du Pétrole.

Guide du Pétrole.

Combustibles Liquides et Lubrifiants.

b. EN LANGUES ÉTRANGÈRES

Oil Price Handbook (U.S.A.).

Oil Petroleum Manual (Londres).

Petroleum Vademecum (Vienne).

REFERENCES

a. Décrets d'autorisation d'importation de produits raffinés.
(V. *Annales de l'O.N.C.L.*, 1929, p. 363).

b. Décrets d'autorisation d'importation de pétrole brut, (V. *Revue Pétrolière* » du 11 avril 1931, p. 458.

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	7
---------------------------	---

PREMIERE PARTIE

Chapitre premier. — La situation de l'industrie pétrolière en France avant la guerre	31
Chapitre II. — La situation de l'industrie pétrolière en France pendant la guerre	41
Chapitre III. — Régime des pétroles, après la guerre jusqu'en 1925, date de la création de l'Office National des Combustibles Liquides. — Régime des lois de 1921. Réglementation provisoire, liberté restreinte	51

DEUXIEME PARTIE

Chapitre I. — Loi du 10 janvier 1925. — Son élaboration. — La création de l'Office National des Combustibles Liquides	59
Chapitre II. — Le régime de l'importation du pétrole et la loi du 30 mars 1928. — Analyse des dispositions de la loi de 1928. — L'Office National des Combustibles Liquides chargé d'appliquer la loi de 1928	69
Chapitre III. — L'Office National des Combustibles Liquides, ses buts, ses ressources, son organisation, ses activités	83

TROISIEME PARTIE

L'avenir du régime du pétrole en France	123
---	-----

APPENDICES

Appendice 1. — Loi du 10 janvier 1925	145
Appendice 2. — Loi du 16 mars 1928	159

Appendice 3. — Loi du 30 mars 1929	167
Appendice 4. — Office National des Combustibles Liquides, décret d'organisation du 14 septembre 1925	175
Appendice 5. — Office National des Combustibles Liquides décret du 7 septembre 1927	195
Appendice 6. — Office National des Combustibles Liquides décret du 12 décembre 1928	199
Appendice 7. — Loi tendant au rétablissement et à l'équilibre budgétaire. Loi du 23 décembre 1933	205
TABLEAUX STATISTIQUES	de 209 à 217
BIBLIOGRAPHIE	219

